



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं० 4 नई दिल्ली, शनिवार, जनवरी 22 1983 (माघ 2, 1904)
No. 4] NEW DELHI, SATURDAY, JANUARY 22, 1983 (MAGHA 2, 1904)

इस भाग में भिन्न पृष्ठ संख्या दी जाती है जिससे कि यह अलग संकलन के रूप में रखा जा सके।
(Separate paging is given to this Part in order that it may be filed as a separate compilation)

विषय-सूची

पृष्ठ	विषय-सूची	पृष्ठ
भाग I—खंड 1—भारत सरकार के मंत्रालयों (रक्षा मंत्रालय को छोड़कर) द्वारा जारी किए गए संकल्पों और असांख्यिक आदेशों के संबंध में अधिसूचनाएं	भाग II—खंड 3—उप-खंड (iii)—भारत सरकार के मंत्रालयों (जिनमें रक्षा मंत्रालय भी शामिल है) और केन्द्रीय प्राधिकरणों (संघ शासित क्षेत्रों के प्रशासनों को छोड़कर) द्वारा जारी किए गए सामान्य सांख्यिक नियमों और सांख्यिक आदेशों (जिनमें सामान्य स्वरूप की उपप्रतिधियां भी शामिल हैं) के हिन्दी में प्राधिकृत पाठ (ऐसे पाठों को छोड़कर जो भारत के राजपत्र के खंड 3 या खंड 4 में प्रकाशित होते हैं)	23
भाग I—खंड 2—भारत सरकार के मंत्रालयों (रक्षा मंत्रालय को छोड़कर) द्वारा जारी की गयी सरकारी अधिकारियों की नियुक्तियों, पदोन्नतियों आदि के संबंध में अधिसूचनाएं	भाग II—खंड 4—रक्षा मंत्रालय द्वारा जारी किए गए सांख्यिक नियम और आदेश	67 *
भाग I—खंड 3—रक्षा मंत्रालय द्वारा जारी किए गए संकल्पों और असांख्यिक आदेशों के संबंध में अधिसूचनाएं	भाग III—खंड 1—उच्चतम न्यायालय, महत्वपूर्ण परीक्षक, संघ लोक सेवा आयोग, रेलवे प्रशासनों, उच्च न्यायालयों और भारत सरकार के संघ और अधीनस्थ कार्यालयों द्वारा जारी की गयी अधिसूचनाएं	— 927
भाग I—खंड 4—रक्षा मंत्रालय द्वारा जारी की गयी सरकारी अधिकारियों की नियुक्तियों, पदोन्नतियों आदि के संबंध में अधिसूचनाएं	भाग III—खंड 2—पेटेंट कार्यालय, कलकत्ता द्वारा जारी की गयी अधिसूचनाएं और नोटिस	65 27
भाग II—खंड 1—अधिनियम, अध्यादेश और विनियम	भाग III—खंड 3—मुख्य प्रायुक्तों के प्राधिकार के अधीन प्रपत्रा द्वारा जारी की गयी अधिसूचनाएं	* 5
भाग II—खंड 1—अधिनियमों, अध्यादेशों और विनियमों का हिन्दी भाषा में प्राधिकृत पाठ	भाग III—खंड 4—विविध अधिसूचनाएं जिनमें सांख्यिक निकायों द्वारा जारी की गयी अधिसूचनाएं, आदेश, विज्ञापन और नोटिस शामिल हैं	* 633
भाग II—खंड 2—विधेयक तथा विधेयकों पर प्रवर समितियों के बिल तथा रिपोर्ट	भाग IV—गैर-सरकारी व्यक्तियों और गैर-सरकारी निकायों द्वारा विज्ञापन और नोटिस	* 9
भाग II—खंड 3—उप-खंड (i)—भारत सरकार के मंत्रालयों (रक्षा मंत्रालय को छोड़कर) और केन्द्रीय प्राधिकरणों (संघ शासित क्षेत्रों के प्रशासनों को छोड़कर) द्वारा जारी किए गए सामान्य सांख्यिक नियम (जिनमें सामान्य स्वरूप के आदेश और उपप्रतिधियां आदि भी शामिल हैं)	भाग V—अंग्रेजी और हिन्दी दोनों में जन्म और मृत्यु के धार्मिकों को दिखाने वाला अनुपकरण	* *
भाग II—खंड 3—उप-खंड (ii)—भारत सरकार के मंत्रालयों (रक्षा मंत्रालय को छोड़कर) और केन्द्रीय प्राधिकरणों (संघ शासित क्षेत्रों के प्रशासनों को छोड़कर) द्वारा जारी किए गए सांख्यिक आदेश और अधिसूचनाएं		

CONTENTS

	PAGE		PAGE
PART I—SECTION 1.—Notifications relating to Resolutions and Non-Statutory Orders issued by the Ministries of the Government of India (other than the Ministry of Defence) ..	23	PART II—SECTION 3—SUB-SEC. (iii).—Authoritative texts in Hindi (other than such texts published in Section 3 or Section 4 of the Gazette of India) of General Statutory Rules and Statutory Orders (including bye-laws of a general character) issued by the Ministries of the Government of India (including the Ministry of Defence) and by General Authorities (other than Administrations of Union Territories) ..	*
PART I—SECTION 2.—Notifications regarding Appointments, Promotions, etc. of Government Officers issued by the Ministries of the Government of India (other than the Ministry of Defence) ..	67	PART II—SECTION 4.—Statutory Rules and Orders issued by the Ministry of Defence ..	*
PART I—SECTION 3.—Notifications relating to Resolutions and Non-Statutory Orders issued by the Ministry of Defence ..		PART III—SECTION 1.—Notifications issued by the Supreme Court, Auditor General, Union Public Service Commission, Railway Administrations, High Courts and the Attached and Subordinate Offices of the Government of India ..	927
PART I—SECTION 4.—Notifications regarding Appointments, Promotions, etc. of Government Officers issued by the Ministry of Defence ..	65	PART III—SECTION 2.—Notifications and Notices issued by the Patent Office, Calcutta ..	27
PART II—SECTION 1.—Acts, Ordinances and Regulations ..	*	PART III—SECTION 3.—Notifications issued by or under the authority of Chief Commissioners ..	5
PART II—SECTION 1-A.—Authoritative text in the Hindi Language of Acts, Ordinances and Regulations ..	*	PART III—SECTION 4.—Miscellaneous Notifications including Notifications, Orders, Advertisements and Notices issued by Statutory Bodies ..	633
PART II—SECTION 2.—Bills and Reports of the Select Committee on Bills ..	*	PART IV—Advertisements and Notices by Private Individuals and Private Bodies ..	9
PART II—SECTION 3.—SUB-SEC. (i).—General Statutory Rules (including orders, bye-laws, etc. of a general character) issued by the Ministries of the Government of India (other than the Ministry of Defence) and by Central Authorities (other than the Administration of Union Territories) ..	*	PART V—Supplement showing statistics of Birth and Deaths etc. both in English and Hindi ..	*
PART II—SECTION 3.—SUB-SEC. (ii).—Statutory Orders and Notifications issued by the Ministries of the Government of India (other than the Ministry of Defence) and by Central Authorities (other than the Administration of Union Territories) ..			

भाग I—खण्ड 1 PART I—SECTION 1

(रक्षा मंत्रालय को छोड़कर) भारत सरकार के मंत्रालयों और उच्चतम न्यायालय द्वारा जारी की गई विधितर नियमों, विनियमों तथा आदेशों और संकल्पों से सम्बंधित अधिसूचनाएं

[Notifications relating to Non-Statutory Rules, Regulations, Orders and Resolutions issued by the Ministries of the Government of India (other than the Ministry of Defence) and by the Supreme Court]

राष्ट्रपति सचिवालय

नई दिल्ली, दिनांक 26 जनवरी 1982

सं. 1-प्रंज/83—राष्ट्रपति निम्नलिखित व्यक्तियों को वीरता के कार्यों के लिए “वायुसेना मेडल” प्रदान किए जाने का अनुमोदन करते हैं :—

1. ग्रुप कैप्टन ओम कुमार छाबड़ा (5675)
फ्लाइटिंग (पाइलट)

ग्रुप कैप्टन ओम कुमार छाबड़ा ने 7 फरवरी, 1959 को भारतीय वायुसेना में कमीशन लिया। अब तक इन्होंने 7300 से भी अधिक घंटों की उड़ान भर ली है जिनमें से 2500 से भी अधिक घंटों की उड़ान समुद्री कार्यों से सम्बंधित है और 3000 से भी अधिक घंटों की उड़ान सिखलाई से सम्बंधित है। आकाश में बहुत उची उड़ान करने वाले विमान के युवा पाइलट के रूप में 6 साल की कम अवधि में ही इन्होंने “मास्टर ग्रीन रेटिंग” प्रमाणपत्र प्राप्त किया। आज इन्हें भारतीय वायुसेना के गिने चने प्रशिक्षकों में होने का गौरव प्राप्त है। इसके अलावा इन्होंने डकोटा, सुपर कॉस्टलेशन और एच. एस. 748 विमानों को उड़ाने का “ए” मास्टर ग्रीन कैटेगरी का प्रमाणपत्र प्राप्त कर लिया है। यह एक ऐसी उपलब्धि है जिसे प्राप्त करने के लिए हर पाइलट लालायित रहता है।

ग्रुप कैप्टन छाबड़ा जूलाई, 1979 से एक परिवहन स्क्वाड्रन की कमान कर रहे हैं। अक्टूबर, 1979 से 100/130 अटैच की एविएशन गैस की कमी का बुरा प्रभाव पड़ने लगा। अतः हवाई अनुरक्षण कार्यों के लिए एच. एस. 748 विमान का इस्तेमाल करने का निर्णय लिया गया। यद्यपि 1972 से इस विमान पर लगातार परीक्षण हो रहे थे किन्तु अनुरक्षण कार्यों के लिए विमान की उपयोगिता के बारे में अंतिम रूप से किसी निष्कर्ष पर पहुंचने के लिए कोई निर्णायक आंकड़े उपलब्ध नहीं थे। इस विमान की उड़ान भरने की सम्भावनाओं का पता लगाने का चुनौतीपूर्ण काम ग्रुप कैप्टन छाबड़ा को सौंप गया। इन्होंने तंग घाटियों, दुर्गम भू-भागों और तूफान में परीक्षण उड़ानें भरीं। यह इनकी कर्तव्यपरायणता और विमान उड़ान की कुशलता का प्रतिफल है कि हवाई अनुरक्षण कार्यों के लिए इस विमान की उपयोगिता सिद्ध हो सकी और अब इसे हवाई अनुरक्षण उड़ानों/कार्यों के लिए कारगर ढंग से उपयोग में लाया जा रहा है।

इस प्रकार ग्रुप कैप्टन ओम कुमार छाबड़ा ने उच्च व्यावसायिक कुशलता और असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

2. विंग कमांडर बापू राघवेंद्र राव माधव राव,

वी एस एम (5944) वैमानिक इंजीनियरी (यांत्रिक)

विंग कमांडर बापू राघवेंद्र राव माधव राव ने 21 जून, 1960 को भारतीय वायुसेना की तकनीकी शाखा में कमीशन लिया। पिछले दो दशकों में इन्होंने कई महत्वपूर्ण और चुनौतीपूर्ण पदों पर बहुत अच्छा कार्य किया। एक आधुनिक बेस रिपेयर डिपो के निर्माण में उत्कृष्ट योगदान के लिए इन्हें 1977 में विशिष्ट सेवा मेडल प्रदान किया गया। जूलाई, 1978 से मिग-21 फ्लीट के अनुरक्षण के उप-निदेशक प्रभारी के रूप में इन्होंने शस्त्र व्यवस्था का काम बड़ी निष्ठा, सक्षमपूर्ण योजना और कारगर ढंग से प्रबन्ध कर उल्लेखनीय प्रतिफल प्राप्त किए।

विंग कमांडर माधव राव को मान्य हुआ कि अनेक विमान के नोक और अवचक्रों की खराबी के कारण उनकी शीघ्र बदलने की आवश्यकता है। उन्होंने देश के अन्दर ही फेटिंग जांच आरम्भ की, जिसके परिणामस्वरूप विमान के जीवन काल तक अवचक्रों का कार्य काल भी बढ़ाना आसान हो गया। इस प्रकार अधिकतर विमानों को बेकार होने से बचाया जा सका और कई लाख रुपये की विदेशी मूद्रा की बचत हुई।

मिग-21 विमान के अधिकांश कीमती पुर्जों का, निर्माताओं द्वारा निर्दिष्ट समय के अनुसार जीवन काल समाप्त हो रहा था। इन पुर्जों की उपयोगिता की नियत अवधि को जानने के लिए विंग कमांडर माधव राव ने विक्री के समय से वैज्ञानिक जांच और परीक्षाओं का विस्तृत कार्यक्रम प्रारम्भ किया। इस असाधारण कार्रवाई के फलस्वरूप नियत अवधि को 15 साल करना सम्भव हुआ और उसके द्वारा बड़े के कार्य को सूचारु रूप से चलाने के लिए अवचक्रों को आसानी से प्राप्त किया जा सका।

वायुसेना स्टेशनों के खारे वायुमण्डल में मिग इंजनों का खराब होना एक बहुत बड़ी समस्या थी जिसका हल नहीं मिल रहा था। विंग कमांडर माधव राव ने मिग इंजन पर अनेक प्रकार के प्रबोधन की व्यवस्था की। अन्ततः एच.ए.एल. के विशेषज्ञों की मदद से एक दीर्घकालीन समाधान निकाल लिया गया है। इन उपायों को अपनाने से बहुत ही उत्साहवर्धक परिणाम प्राप्त हुए हैं। इंजन में आग लगने के कारणों का विस्तृत अध्ययन करने के बाद उन्हें दूर करने के लिए विंग कमांडर माधव राव ने निर्माताओं, मरम्मत करने वाली एजेंसियों, प्रचालन यूनिटों के साथ मिलकर कई निवारक और सुधारालम्बक उपाय प्रारम्भ किए। पिछले नौ महीनों में आकाश और जमीन में अंजन में आग लगने की एक भी घटना नहीं घटी। इस प्रकार इन्होंने मिग-21 फ्लीट को रख रखाव में असाधारण रूप से कार्य किया।

इस प्रकार विंग कमांडर बापू राघवेंद्र राव माधव राव ने व्यावसायिक कुशलता, नेतृत्व और असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

3. विंग कमांडर मनमोहन सिंह वासुदेव (6128) फ्लाइटिंग (पाइलट)

विंग कमांडर मनमोहन सिंह वासुदेव को मई, 1961 में कमीशन मिला। पिछले 20 सालों के दौरान इन्होंने तीन अलग-अलग किस्म के लड़ाकू विमान हन्टर, नेट और मिग-21 में उड़ान भरने में महारत हासिल की। विंग कमांडर वासुदेव मिग-21 विमान में 800 से भी अधिक घंटों की उड़ानें भर चुके हैं और चार मिग स्क्वाड्रनों में सीनियर पायलट, फ्लाइट कमांडर और बाव में स्क्वाड्रन कमांडर के पद पर काम कर चुके हैं। इन्होंने 13 साल तक परिवहन किस्म के विमानों समेत पांच तरह के विमानों पर उत्पादन परीक्षण उड़ानें भरी हैं। इसके अलावा इन्होंने डिफेंस सर्विसेज स्टाफ कालेंज तथा आकाश में मार करने वाले शस्त्र सम्बन्धी पाठ्यक्रम भी बड़ी सफलता से पूरे किए हैं और इस प्रकार एक स्थापित प्राप्त फाइटर कम्बेंट लीडर हैं।

जनवरी, 1978 में, विंग कमांडर वासुदेव को मुख्य आप-रेशन अधिकारी के रूप में अग्रिम क्षेत्र में भेजा गया। आपरेशन विंग में एकमात्र अधिकारी होने पर भी इन्होंने बड़ी कुशलता और दृढ़ता से सारी आपरेशन विंग को पुनर्गठित किया जिससे वह युद्ध कर सके और बेस से हवाई अनुरक्षण का काम हो सके। शुरु में अकेले होने और बाद में एक और अफसर को आ जाने से जिन्हें स्टेशन फ्लाइटिंग सफ्टी अफसर के तौर पर नियुक्त किया गया था, उसके सहयोग में इन्होंने बेस आपरेशन कम्प्लेक्स, स्ट्राइक सेल, इंटेन्सिजन्स रूम और ग्राउंड नियोजन सेक्शन का गठन किया। इन्होंने अरेंस्टर दौरेयर साफ्ट ग्राउंड अरेंस्टर की व्यवस्था की तथा एयर फील्ड लाइटनिंग का काम पूरा करने के लिए मार्ग प्रशस्त किया। बेस में अपने पहले साल में ही इस नए फाइटर स्क्वाड्रन द्वारा इंटर यूनिट गनरी तथा एयरफोर्स इन्स्ट्रुमेंट फ्लाइटिंग द्वाफा प्राप्त करना विंग कमांडर वासुदेव की असाधारण संगठन शक्ति, नेतृत्व तथा प्रबन्ध कुशलता का भरपूर परिणाम है।

बाद में नवम्बर, 1979 में इन्हें उसी स्क्वाड्रन में स्क्वाड्रन लीडर बना दिया गया। 1980 में अपने कार्यकाल के दौरान फाइटर स्क्वाड्रन ने स्वीकृत संख्या से आधे ही विमानों से साल भर में इतनी उड़ानें भरी जितनी तीन सालों के दौरान भरी गई थी। यह विशिष्ट उपलब्धि विंग कमांडर वासुदेव के व्यक्तिगत उदाहरण, उड़ान के प्रति विशेष उत्साह, कठोर परिश्रम, भूमि तथा आकाश में असाधारण क्षमता और विशिष्ट नेतृत्व के कारण सम्भव हो सकी। इसके अलावा सी.ओ.ओ. के रूप में स्टेशन पर तथा अफसर कमांडिंग के पद पर स्क्वाड्रन में काम करने के इनके कार्यकाल में कोई हवाई दुर्घटना नहीं हुई। इस बेस से रोज अलग-अलग किस्म के 9 विमानों का उड़ाना एक उल्लेखनीय उपलब्धि है। इन्होंने आकाश में मार करने वाले समीप के फायरिंग रेंज को भी रात में फायरिंग के लिए तथा बहुत से पाइलटों को रात में हमला करने के कठिन और विशेषीकृत काम के लिए तैयार किया।

इस प्रकार विंग कमांडर मनमोहन सिंह वासुदेव ने उच्च व्यावसायिक कुशलता और असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

4. विंग कमांडर दिनेश चन्द्र कौशिक (6353) फ्लाइटिंग (पाइलट)

विंग कमांडर दिनेश चन्द्र कौशिक वायुसेना की हेलिकाप्टर यूनिट में 28 अगस्त, 1978 से काम कर रहे हैं। डकोटा और कैरीबी विमान के लिए इंधन की कमी से उत्पन्न संकट

के दौरान इनकी कमान की यूनिट को समस्त पूर्वी क्षेत्र में हवाई अनुरक्षण का काम करने को कहा गया। इनसे जिस प्रकार अपेक्षा की जाती थी उसके अनुसार ही इन्होंने क्षेत्र की सभी वायु अनुरक्षण चौकियों को जरूरी सामान/उपकरण उपलब्ध करने का काम बड़े प्रसंसीय ढंग से किया। इसके अलावा इन्होंने विशिष्ट व्यक्तियों को हेलीकाप्टर में ले जाने, बाढ़ राहत कार्य तथा संचार सम्बन्धी उड़ानें भरीं।

विंग कमांडर कौशिक ने हवाई अनुरक्षण चौकियों के करीब के केन्द्रीय स्थलों से हवाई अनुरक्षण उड़ान भरने के बारे में सुझाव देने और उनके अनुसार उड़ानें भरने का भी काम किया। इस प्रकार उड़ान अवधि में 35% से 50% तक की कमी आई। इन्होंने एम आई-8 की हेलिकाप्टर यूनिट के पाइलटों को प्रशिक्षण दिया। एम आई-8 हेलिकाप्टर को उपयोगी समझकर उससे काम लेने में भी इन्होंने अग्रणी भूमिका निभाई। इस हेलीकाप्टर पर मानकों के अनुसार कार्य करने में भी इन्होंने महत्वपूर्ण योगदान दिया।

इस प्रकार विंग कमांडर दिनेश चन्द्र कौशिक ने व्यावसायिक कुशलता नेतृत्व और असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

5. विंग कमांडर कृष्णस्वामी श्रीधरन (7019) फ्लाइटिंग (पाइलट)

विंग कमांडर कृष्णस्वामी श्रीधरन मार्च, 1979 से एक हेलिकाप्टर यूनिट की कमान कर रहे हैं। इन्होंने अब तक 5300 घंटों की उड़ान भर ली है जिसमें से 4611 घंटों की उड़ान अबाध उड़ान है। फ्लाइट इन्स्पेक्टर होने के साथ-साथ यह 'ए' कटेगरी के फ्लाइटिंग निरीक्षक हैं।

20 सितम्बर, 1980 को इनकी यूनिट का एक हेलिकाप्टर दुर्घटनाग्रस्त होकर उलटकर नानक सागर झील में गिर गया। विंग कमांडर श्रीधरन उस समय उस इलाके में उड़ान भर रहे थे। इन्हें पता चला कि चार वायु कर्मी पानी में असहाय पड़े हैं और उनमें से एक तैरना नहीं जानता। इन्होंने यथाशीघ्र अपने हेलिकाप्टर को दुर्घटनाग्रस्त हेलिकाप्टर के पास उतारा और अपने सह पाइलट को कहा कि चारों असहाय वायुकर्मीयों को बचाने के लिए अपनी पगड़ी फेंके। लेकिन जब इससे बात नहीं बनी तो बहुत सूझबूझ से इन्होंने अपने हेलिकाप्टर को दुर्घटनाग्रस्त हेलिकाप्टर के बहुत पास पहुंचा दिया और दा-दा करके चारों वायुकर्मीयों को अपने हेलिकाप्टर में ले आए। इस काम में इन्होंने अपनी जान की बाजी लगाई। इस प्रकार अपने सहायक कार्य से और अपने आपको खतरों में डालकर इन्होंने चार बहुमूल्य वायुकर्मीयों की जानें बचाईं।

इस प्रकार विंग कमांडर श्रीधरन ने उच्च व्यावसायिक कुशलता, नेतृत्व और असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

6. विंग कमांडर अजीत सिंह मान (7433) फ्लाइटिंग (पाइलट)

विंग कमांडर अजीत सिंह मान चार साल से भी अधिक समय तक पूर्वी क्षेत्र की एक परिवहन स्क्वाड्रन में रहे। अपने उड़ान भरने के कार्यकाल के दौरान इन्होंने 5125 से भी अधिक घंटों की उड़ान भर ली है जिसमें से इन्होंने लद्दाख, नागालैंड, नेफा तथा मिजोरम पहाड़ियों के मुश्किल तथा वर्गम पहाड़ी भागों में 2805 घंटों की संक्रियात्मक उड़ानें भरी हैं। इनकी सभी उड़ानें अबाध रही हैं। इन्होंने आरम्भिक टाईल लेने और सामान गिराने के नए क्षेत्रों का पता लगाने में अनेक परीक्षण किए। व्यावसायिक कुशलता की दृष्टि से इन्होंने इन्स्ट्रुमेंट फ्लाइटिंग में असाधारण

स्टेड्ड प्राप्त किया है और अपने आप मास्टर ग्रीन रोटिंग पा ली है। विंग कमांडर अजीत सिंह मान "राइट हैंड सीट चैक" पाइलट हैं और इन्होंने युवा स्क्वाड्रन के पाइलटों को प्रशिक्षित करने और अनेक पाइलटों की संक्रियामक उड़ान क्षमता बढ़ाने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है।

इस स्क्वाड्रन ने पिछले तीन सालों में अबाध अधिकतम घंटों की उड़ान भरकर एक नया कीर्तिमान स्थापित किया है। इस दौरान इस स्क्वाड्रन ने 24,515 घंटों की उड़ान भरी है। वायुसेना की किसी भी परिवहण स्क्वाड्रन ने इतने अधिक घंटों की उड़ान भरने का कीर्तिमान स्थापित नहीं किया है। यह स्क्वाड्रन तीन साल लगातार फ्लाइट सेफ्टी ट्राफी जीतती रही है जोकि वरिष्ठतम फ्लाइट कमांडर के रूप में विंग कमांडर मान के अथक प्रयासों के कारण ही सम्भव हो सका है।

इस प्रकार विंग कमांडर अजीत सिंह मान ने उच्च व्यावसायिक कुशलता, नेतृत्व और असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

7. स्क्वाड्रन लीडर श्याम सुन्दर सिंह चौहान (8780) फ्लाइटिंग (पाइलट)

स्क्वाड्रन लीडर श्याम सुन्दर सिंह चौहान को भारतीय वायुसेना में 2 अगस्त, 1964 को कमीशन मिला। उत्पाही और निष्ठावान विमान चालक चौहान कैप्टन के रूप में 2700 से भी अधिक घंटों की अबाध उड़ान भर चुके हैं। नवम्बर, 1980 से जनवरी 1981 के दौरान इन्होंने सुरक्षा की दृष्टि से महत्वपूर्ण सीमाओं के सर्वेक्षण का याजरा बनाने तथा सर्वेक्षण करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई। बौद्ध पहाड़ी इलाकों की उड़ान भर कर इन्होंने बहुत अच्छी उपलब्धियां प्राप्त की। मानवीश्यों को अद्यत न बनाने में इन उड़ानों से प्राप्त सूचनाओं की सामरिक महत्व है और इससे दुर्गम क्षेत्रों के बारे में हमारी जानकारी में बड़ीतरी हुई है।

इस प्रकार स्क्वाड्रन लीडर श्याम सुन्दर सिंह चौहान ने व्यावसायिक कुशलता, नेतृत्व तथा असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

8. स्क्वाड्रन लीडर भारत भूषण सोनी, वीर चक्र (9392) उड़ान (पाइलट)

स्क्वाड्रन लीडर भारत भूषण सोनी पराध्वनिक स्क्वाड्रन की अग्रपंक्ति में 15 मई, 1980 से काम कर रहे हैं। वरिष्ठ फ्लाइट कमांडर का कार्यभार संभालने पर इन्होंने स्क्वाड्रन की उड़ान कुशलता में सुधार लाने के लिए सतत् प्रयत्न किया। इन्होंने आधुनिक किस्म के मिग-21 स्क्वाड्रन से संबंधित उपस्कर की तंजी से पूर्ति करने का ध्यान रखा। इसके अतिरिक्त इन्होंने स्क्वाड्रन उड़ान प्रशिक्षण का सुव्यवस्थित ढंग से आयोजन किया। सांच-समझ कर बनाये गए प्रशिक्षण प्रोग्राम का ठोस परिणाम यह हुआ कि 10 पाइलटों ने कम से कम संभव समय में रात-दिन उड़ान भरने की पूर्ण क्षमता प्राप्त कर ली। आठ महीनों से कुछ अधिक समय में इस स्क्वाड्रन द्वारा 1700 से अधिक घंटों की उड़ान करने का कीर्तिमान स्थापित करने में इन्होंने मुख्य भूमिका निभाई।

स्क्वाड्रन लीडर भारत भूषण सोनी को मई, 1965 में कमीशन मिला और वह अपने प्रशिक्षण पाठ्यक्रम में प्रथम रहे जिसके लिए उन्हें वायुसेनाध्यक्ष मंडल दिया गया बाद के व्यावसायिक पाठ्यक्रमों जैसे जूनियर कमांडर-कोर्स और फाइटर कम्बेट लीडर कोर्स में भी इन्होंने अपना सर्वोच्च रैंक बनाए रखा। उच्च कोटि की उड़ान कुशलता और भूमि से आकाश में प्रहार करने

में शानदार निशानेबाजी के लिए एफ. सी. एल. कोर्स के दौरान इन्हें क्रमशः "जन्म संतजी ट्राफी" तथा "मूलगावकर ट्राफी" प्रदान की गई। व्यावसायिक कुशलता के कारण इन्हें सामरिकी तथा समाघात विकास स्थापना जैसे स्टाफ प्रतिष्ठित संस्थान में प्रशिक्षण देने के लिए चुना गया। इनके व्यावसायिक कौशल और सेवा के लिए फरवरी, 1976 में एयर अफसर कमांडर-इन-चीफ। (उड़ान) ग्रुप, भारतीय वायुसेना और अगस्त, 1976 में वायुसेनाध्यक्ष द्वारा प्रशस्ति पत्र प्रदान किए गए। 1971 में भारत-पाक युद्ध में इनके युद्ध कौशल का पर्याप्त प्रदर्शन देखने को मिला जब इन्होंने पाकिस्तान वायुसेना के पराध्वनिक एफ-104 स्टार फाइटर विमान को मार गिराया। इस उत्कृष्ट वीरता के लिए उन्हें राष्ट्रपति द्वारा वीर चक्र प्रदान किया गया।

इस प्रकार स्क्वाड्रन लीडर भारत भूषण सोनी ने उच्च व्यावसायिक कुशलता और असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

9. स्क्वाड्रन लीडर प्रभाकर वासुदेव घोटगे (11294) फ्लाइटिंग (पाइलट)

स्क्वाड्रन लीडर प्रभाकर वासुदेव घोटगे अफसर इन्चार्ज टेस्ट पाइलट के रूप में बंस रिपेयर डिपो में जनवरी, 1978 से काम कर रहे हैं। ये उन गिने चूने टेस्ट पाइलटों में से एक हैं जिन्हें रोटरी विंग (चंत्तक और चीता) तथा फिक्सड विंग (कृपक, एच. टी.-2 और ओटर) दोनों ही प्रकार के विमानों की निर्माण जांच उड़ान भरने को योग्यता प्राप्त है। सम्भवतः यह अकेले ऐसे टेस्ट पाइलट हैं जिन्हें आजकल विभिन्न प्रकार के विमानों के निर्माण जांच कार्यों के लिए रखा गया है। उत्पादन वर्ष 1979-80 में इन्होंने 31 विमानों की और 1980-81 में अकेले 36 विमानों की जांच उड़ानें भरीं। इसी दौरान इन्होंने 77 स्टोरेज विमानों, जिन्हें इस डिपो से विभिन्न यूनिटों में भेजा गया, की जांच उड़ान भरने के बाद उन्हें उड़ान के लिए उपयुक्त घोषित किया। इसके अलावा इस अवधि में इन्होंने 1005 घंटों की जांच उड़ान भरी और 105 निर्माण विमानों और 112 स्टोरेज विमानों को उड़ान के लिए उपयुक्त घोषित किया। इस सारे काम के दौरान एक भी घटना/दुर्घटना नहीं घटी। इसी से इनकी उच्च व्यावसायिक क्षमता और असाधारण वायुकर्मी कुशलता का परिचय मिलता है।

पिछले दो सालों के दौरान इस डिपो में निर्माण विमानों के संचालन के बारे में एक भी शिकायत नहीं मिली है। यह इस बात का द्योतक है कि हर विमान की यहां कितनी उच्च स्तरीय उड़ान जांच की जाती है। इनकी असाधारण कर्तव्यपरायणता, समस्याओं के प्रति प्रेरक और वस्तुपूरक दृष्टिकोण, सुधारों के दौरान काम में रुचि लेना, तकनीशियनों के साथ सहोदरपूर्ण व्यवहार इस डिपो के तकनीकी कार्मिकों के लिए निरन्तर प्रेरणा का स्रोत रहे हैं और भारतीय वायुसेना की उच्चतम परम्पराओं के अनुकूल हैं।

इस प्रकार स्क्वाड्रन लीडर प्रभाकर वासुदेव घोटगे ने उच्च व्यावसायिक कुशलता और असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया है।

10. स्क्वाड्रन लीडर अनूप कुमार श्याम (12065) उड़ान (पाइलट)

13 अक्टूबर, 1980 को स्क्वाड्रन लीडर अनूप कुमार श्याम को फ्लाइट लैफ्टनेंट डी. एस. कारीनक के साथ किरण विमान में प्रशिक्षण उड़ान भरने को कहा गया। इस उड़ान में आकाश में प्रशिक्षण अभ्यास, सामान्य हवाई कलावाजी और

विवश अवतरण का अभ्यास कराना था। विमान के उड़ने पर 0700 बजे तक विवश अवतरण करने के बाद रोलर चालू करने तक उड़ान अबाध रही। रोलर चालू करने के बाद, विमान हवा के रुख के साथ नीचे आने लगा और इंजिन की सहायता से इसे पूर्ण स्तब्ध अवस्था में नीचे उतारना था। अतः विमान को भूमि पर उतारने के लिए अंडर कैरेज को खोल दिया गया। पर कुछ समय हवा के रुख के साथ लुढ़कने के बाद, प्रशिक्षार्थी अधिकारी ने, जो विमान का नियंत्रण कर रहे थे, कुछ महत्वपूर्ण कार्रवाई करनी आरम्भ कर दी। तभी एक हल्का-सा धमाका हुआ और इंजिन में गड़गड़ाहट की आवाज आई। विमान की गति भी धीमी पड़ती प्रतीत हुई। प्रशिक्षणार्थी अधिकारी ने गति बनाए रखने के उद्देश्य में थोटा सा खोला, परन्तु उसका कोई असर नहीं हुआ। स्थिति की गंभीरता को भांपते हुए स्क्वाड्रन लीडर श्याम ने विमान का नियंत्रण का काम खुद सम्भाल लिया। परन्तु तब तक विमान तिरछी हवाई पट्टी पर जा चुका था। स्थिति की गंभीरता का जायजा लेने के लिए स्क्वाड्रन लीडर श्याम दाहिनी ओर यह देखने के लिए मुड़े कि क्या हवाई पट्टी पर विवश अवतरण किया जा सकता है और ऐसा न होने पर इन्हें विमान से कूदना पड़ेगा। परन्तु इन्होंने देखा कि इंजिन जला नहीं है और वह आंशिक रूप से काम भी कर रहा है। इन्होंने बड़ी कुशलता से विमान का पहुँच मार्ग पर घुमाया और इस प्रकार तिरछी हवाई पट्टी पर विमान को सुरक्षित उतार दिया।

विमान का सुरक्षित भूमि पर लाने में स्क्वाड्रन लीडर श्याम ने अत्यधिक विषम स्थिति में बड़े धैर्य, कुशलता और शानदार वायुकर्म के रूप में काम किया। इनकी उत्तम उड़ान कुशलता के कारण एक मूल्यवान विमान को ध्वंस होने से बचाया जा सका तथा कर्मिंदल को धायल होने से बचाया जा सका और साथ-साथ जमीन पर होने वाले जीवन/माल के नुकसान को बचाया जा सका।

इस प्रकार स्क्वाड्रन लीडर अनूप कुमार श्याम ने उच्च व्यावसायिक कुशलता, नेतृत्व और असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

11. स्क्वाड्रन लीडर परवेज खोकर (11860) फ्लाइट (पाइलट)

स्क्वाड्रन लीडर परवेज खोकर ने विमान प्रणाली प्रशिक्षण स्थापना के नं. 2 एक्सपेरिमेंटल टेस्ट पाइलट पाठ्यक्रम में 1977-78 में भाग लिया। अक्टूबर, 1978 से जनवरी, 1981 तक इन्हें विमान प्रणाली प्रशिक्षण स्थापना में उड़ान परीक्षण स्क्वाड्रन में सक्रिय परीक्षण कार्यों पर नियुक्त किया गया। ए-2 श्रेणी के योग्यता प्राप्त उड़ान परीक्षक और पर्याप्त प्रशिक्षणात्मक अनुभव होने के कारण इन्हें हिन्दुस्तान एयरो-नाटिक्स लिमिटेड (बंगलौर काम्पलेक्स) में विकसित किए जा रहे एच. पी. टी.-32 पिस्टन इंजन ट्वेलेर एयरक्राफ्ट के प्रोजेक्ट पाइलट का काम दिया गया। इन्होंने स्टालिंग स्पिनिंग, प्रोपेलर को रुकने होने पर इंजन एयर स्टार्ट तथा हवाई करतबों सहित इस विमान के प्रोटोटाइप परीक्षण में बहुत सक्रियता से भाग लिया। इन्होंने अपने अनुभव के आधार पर एच. ए. एल. के डिजाइनरों को रचनात्मक सुझाव और सुधारात्मक उपाय सुझाए। दो आदि रूप विमानों, जिनका परीक्षण किया जा रहा था, के सुधार के लिए इन्होंने कड़ी मेहनत और असाधारण कर्तव्यपरायणता दिखाई। इस दौरान इन्होंने सामान्य समय से अधिक समय काम किया तथा सारे घिन उड़ान भरते रहे। एच. पी. टी.-32 विमान के प्रोजेक्ट पाइलट होने के नाते कठिन दायित्व को निभाते हुए इन्होंने मारुत, अजीत, इस्कारा और मिग विमान के काम में अनेक परीक्षण किए।

व्यक्तिगत सुख-सुविधा और सुरक्षा की परवाह किए बिना इन्होंने अनेक नई परीक्षण उड़ानें भरीं। इन्हें विभिन्न टाइप के 18 विमानों को 2277 घंटों की अबाध उड़ान भरने का श्रेय प्राप्त है तथा इनके पास मास्टर ग्रीन की सर्वोच्च इन्स्ट्रुमेंट रैंकिंग है।

इस प्रकार स्क्वाड्रन लीडर परवेज खोकर ने व्यावसायिक कुशलता नेतृत्व तथा असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया है।

12. फ्लाइट लैफ्टनेंट विकास श्रीधर करंडीकर (12410)

फ्लाइट (पाइलट)

फ्लाइट लैफ्टनेंट विकास श्रीधर करंडीकर इस समय इस्टरेस फ्रांस में पाइलट प्रशिक्षण (रांटेरी विंग) प्राप्त कर रहे हैं। 28 नवम्बर, 1980 को इन्होंने अलाउटी-111 हेलीकाप्टर में प्रशिक्षण उड़ान भरी। इस प्रशिक्षण उड़ान का उद्देश्य इस बात का पता लगाना था कि सर्वोच्च बन्द करने के बाद उड़ान पर किस सीमा तक नियंत्रण रखा जा सकता है। हेलीकाप्टर के कर्मिंदल में एक परीक्षण इंजीनियर श्री मोहं-लैन (फ्रांस के नागरिक) और एक प्रयोगकर्ता श्री मोंयर (फ्रांस के नागरिक) शामिल थे। यह अभ्यास उड़ान के बाद 2500 फुट की ऊँचाई पर सर्वोच्च बन्द करके देखने का था। फ्लाइट लैफ्टनेंट करंडीकर ने परीक्षण इंजीनियर से ईंधन का प्रवाह कम करने के लिए कहा ताकि उड़ान नियंत्रण पर रांटेरी के प्रतिमिनट पड़ने वाले प्रभाव की जाँच की जा सके। परन्तु परीक्षण इंजीनियर श्री मोहंलैन ने ईंधन के प्रवाह का लीवर खींचने की बजाये ईंधन बन्द करने का लीवर गलती से खींच दिया (ये दोनों लीवर एक दूसरे के साथ साथ होते हैं)। इंजीनियर के इस कार्य से बिजली बिलकूल बन्द हो गई।

फ्लाइट लैफ्टनेंट करंडीकर ने इस आपात स्थिति में बड़ी मूर्ध-बुद्धि से काम लिया। इन्होंने सर्वज चालू कर दिए और अटोरोटेशन से हेलीकाप्टर को नीचे उतारने का प्रयास किया। हेलीकाप्टर को नीचे उतारते समय इंजीनियर ने ईंधन में फिर से बिजली चलाने की कोशिश की परन्तु ऐसा न हो सका। भूमितल से लगभग 1000 फुट की ऊँचाई पर फ्लाइट लैफ्टनेंट करंडीकर ने इंजीनियर से बिजली के सभी स्विच बन्द करने को कहा और ये हेलीकाप्टर को अटोरोटेशन से निकट के एक मैदान में उतारने में सफल रहे। हेलीकाप्टर को कोई क्षति नहीं पहुँची और जाँच के बाद उसे उड़ाकर हवाई अड्डे पर वापिस लाया गया। हवाई कर्मियों को भी किसी प्रकार की चोट नहीं लगी।

फ्लाइट लैफ्टनेंट करंडीकर ने, जो फ्रांस में जाँच पाइलट का प्रशिक्षण ले रहे हैं, आकाश में उत्पन्न हुई इस आपात स्थिति में बड़े धैर्य से सही निर्णय लिया और इस आपात स्थिति में कार्रवाई में इस पाइलट ने एक अच्छे हवाई कर्मी का परिचय दिया। आपात स्थिति में विमान को सफलतापूर्वक नीचे उतार कर इन्होंने फ्रांस जैसे देश में भारतीय वायु सेना का सम्मान बढ़ाया है।

इस प्रकार फ्लाइट लैफ्टनेंट विकास श्रीधर करंडीकर ने उच्च व्यावसायिक कुशलता, नेतृत्व और असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

13. 30004-आई. आर. मास्टर वारंट अफसर
कोरोमपेट नारायण नायर
फ्लाइट इंजीनियर

मास्टर वारंट अफसर कोरोमपेट नारायण नायर 1961 से फ्लाइट इंजीनियर हैं और अब तक 5650 घंटों की उड़ान भर चुके हैं। इसमें से 100 घंटों की उड़ान संक्रियात्मक क्षेत्रों की उड़ान है। इन्होंने ए. एन.-12, सुपर कानस्टालेशन और पैकेट विमान उड़ाए और 1981 से "ए" कैटेगरी का प्रमाण पत्र प्राप्त है।

मास्टर वारंट अफसर नायर उन अफसरों में से हैं जिन्होंने पराट्रूपर प्रशिक्षण स्कूल में फ्लाइट इंजीनियरों को प्रशिक्षित करने के काम की बुनियादी संरचना का निर्माण किया। अपने काम में असाधारण रूप से कार्यकुशल एवं योग्य होने के नाते इन्हें भारतीय नौसेना के फ्लाइट इंजीनियरों को प्रशिक्षित करने का महत्वपूर्ण काम सौंपा गया। इन्होंने बहुत ही कम समय में प्रशिक्षण देने का यह काम पूरा किया जिससे सेनाओं में पारस्परिक सहृदयता आई और भाईचारे की भावना को बल मिला।

इस प्रकार मास्टर वारंट अफसर कोरोमपेट नारायण नायर ने व्यावसायिक कुशलता, नेतृत्व और असाधारण कर्तव्य-परायणता का परिचय दिया है।

14. 218607 वारंट अफसर अजीत सिंह
फ्लाइट इंजीनियर

वारंट अफसर अजीत सिंह, फ्लाइट इंजीनियर, 10 फरवरी, 1975 से वायु सेना की एक ट्रांसपोर्ट स्क्वाड्रन में काम कर रहे हैं।

कुल मिलाकर अब तक इन्होंने 4793 घंटों की उड़ानें भरी हैं। जिनमें से 1884 घंटों की उड़ानें ए. एन.-12 विमान पर हैं। वारंट अफसर अजीत सिंह ने 1907 घंटों की संक्रियात्मक उड़ानें भरी हैं जिसमें से 1121 घंटों की उड़ानें लब्दाख के खतरनाक इलाकों की हैं। बहुत से अवसरों पर इन्होंने अपने गहन पर्यवेक्षणों और धैर्य और आपातस्थितियों का व्यावसायिक कुशलता के द्वारा गंभीर दुर्घटनाओं/घटनाओं को घटित होने से बचा दिया है। इनमें से एक घटना 25 फरवरी, 1979 को इस प्रकार घटी जबकि ए. एन.-12 विमान का नं. 3 इंजन चलते समय इन्होंने देखा कि आग लगने की सूचना देने वाली बत्ती जल रही है। भूमि पर काम करने वाले कर्मिकों को आग लगने की जानकारी मिलने से पहले ही इन्होंने बड़ी फुर्ती और सही तरीके से स्टार्ट को बन्द कर आवश्यक कार्रवाई शुरू कर दी। इसकी देखरेख में, आग बुझा दी गई और इस प्रकार एक मूल्यवान विमान नष्ट होने से बचा लिया गया। इन्हें उड़ान सुरक्षा निदेशालय की ओर से "अच्छा प्रदर्शन" पुरस्कार मिला तथा इस विंग के "व्यवसाय में सर्वश्रेष्ठ" घोषित किए गए।

इस प्रकार वारंट अफसर अजीत सिंह ने उच्च व्यावसायिक कुशलता तथा असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

सं. 2-प्रेज/83.—राष्ट्रपति निम्नलिखित व्यक्तियों को वीरता के अग्र्यों के लिए "वायुसेना मंडल का नार" प्रदान किए जाने का सहर्ष अनुमोदन करते हैं :—

विंग कमांडर संजीव सहाय, वी एम (6139)
उड़ान (फाइलट)

विंग कमांडर संजीव सहाय को 31 मई, 1961 को कमीशन मिला। तबसे यह भारतीय वायुसेना के अनेक फाइटर स्क्वाड्रनों,

खासकर मिग-परिवर्ती-स्क्वाड्रनों में रह चुके हैं। जुलाई, 1979 में पराध्वनिक स्क्वाड्रन की कमान संभालने पर विंग कमांडर संजीव सहाय ने अपने पास उपलब्ध संसाधनों का जायजा लिया और निष्ठापूर्वक सुनियोजित तरीके से प्रत्येक साधन का अधिकतम उपयोग कर सभी नए विमानों के उपयोग कर 200 घंटों की निरीक्षण उड़ान भरने में सफलता प्राप्त की। इन सभी नए विमानों का निरीक्षण इसी अवधि के दौरान किया जाना था। इस प्रकार त्रुटि रहित किए गए आयोजन से विमानों की कार्यक्षमता क्रमशः बढ़ी है और पिछले वर्ष यह क्षमता सभी वर्षों से अधिकतम औसतन 70.13% रही। इस अवधि में इनकी यूनिट ने पांच बार 100% क्षमता दिखाई। इसी अवधि के दौरान इस स्क्वाड्रन ने 2943 घंटों में अधिक उड़ान भरी। यह सारी उड़ान अबाध रही और स्क्वाड्रन ने पिछले तीन वर्षों से किसी प्रकार की भी दुर्घटना न होने का कीर्तिमान कायम किया है। इटर स्क्वाड्रन गनरी (गोलंदाजी) प्रदर्शन में सारे पश्चिम एयर कमान में श्रेष्ठ फाइटर स्क्वाड्रन साबित होने पर इस स्क्वाड्रन ने 1979 में अर्जुन ट्राफी जीती और इसे 1979 के लिए पश्चिम एयर कमान की श्रेष्ठ फाइटर स्क्वाड्रन घोषित किया गया। 1980 में इस स्क्वाड्रन में किसी प्रकार की दुर्घटना घटित नहीं हुई और इसने दो ट्राफियां जीती—पहली पश्चिम एयर कमान में श्रेष्ठ फाइटर स्क्वाड्रन साबित होने पर और दूसरी रख रखाव के काम में सर्वश्रेष्ठ होने पर।

9 फरवरी, 1981 को विंग कमांडर संजीव सहाय एक्स अर्जुन के लिए तोपों के सामने मध्यम स्तर की प्रहारक उड़ान का नेतृत्व कर रहे थे। एस. के. रेंज पर सामने से गोलाबारी करने के क्षण से बाहर आने के बाद इन्होंने अपने विमान में धमाके की आवाज सुनाई दी। इन्होंने हाई फ्रिक्वेंसी वाइब्रेशन भी सुनाई देने लगी और नीचे उतरने का निश्चय कर सूचना दी कि इन्हें आघात है कि कहीं विमान को गोली तो नहीं लग गई है। इन्होंने विमान को ऊपर उड़ाया और चक्कर लगाकर तुरन्त नीचे उतरने का निर्णय लिया। इन्होंने हवाई पट्टी 31 डबल में उतरने के लिए अपना अंडरकार्ड नीचे की ओर झुकाया। इन्होंने फाइनेल्स की ओर मुड़ना शुरू किया और धूम करके तथा स्वयं को हवाई पट्टी की सीध में रखने के पश्चात् फूल-फलैप का नीचे की ओर झुकाने के द्वारा से 1.3 कि. मी. की दूरी पर 85% आर पी एम में पीछे हटकर रुके। जैसे ही ये पीछे हटकर रुके इन्होंने पीछे से पटाखों की आवाज सुनी। इस समय इंजन में आग लग चुकी थी। आग लगने के समय विमान 1.3 कि. मी. की ऊंचाई पर था। विमान की ऊंचाई, दूरी और गति को जानने के लिए इन्होंने तुरन्त रिलाइट स्विच खोल दिया और यह सोचकर कि लाइट स्विच प्रक्रिया में 15 से 30 सेकंड लग जाएंगे। इन्होंने विमान से कूदने का निर्णय लिया। विमान हलवाड़ा हवाई अड्डे के आवासीय क्षेत्र की ओर जा रहा था। वह दाहिनी ओर मुड़े और विमान को धीरे से ऊपर की ओर उड़ाया और जैसे ही विमान हरे भरे खेतों की ओर गया, वे कूब गए। विंग कमांडर सहाय ने विमान को आबादी वाले क्षेत्र से दूसरी ओर मोड़कर गम्भीर दुर्घटना न होने दी। गम्भीर संकट के समय इस साहसिक कार्य से विंग कमांडर सहाय ने प्रत्युत्पन्न मति शौर्य और व्यवसायिक कुशलता का सुन्दर उदाहरण प्रस्तुत किया।

इस प्रकार विंग कमांडर संजीव सहाय ने उच्च कोटि की व्यावसायिक क्षमता, नेतृत्व, साहस और असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

2. विंग कमांडर श्रीनिवासपुरम कृष्णास्वामी, वी एम (6338) उड़ान (फाइलट)

विंग कमांडर श्रीनिवासपुरम कृष्णास्वामी जनवरी, 1978 में एक फाइटर स्क्वाड्रन की कमान संभाले हुए थे। ये 29 विभिन्न

प्रकार के विमानों में 3300 घंटों की उड़ान कर चुके हैं। ये एक अति उच्च कोटि के टेस्ट पाइलट और फाइटर कम्बिनेट लीडर हैं।

स्क्वाड्रन के कमान अफसर होने पर इन्होंने सात महीने की अति अल्प अवधि में दोनों प्रकार के विमानों की विशेष कार्य के योग्य (अर्थात् टेस्ट पाइलट और फाइटर स्क्वाड्रन कम्बिनेट) बना दिया। इसी अवधि के दौरान सभी स्क्वाड्रन हवाई कर्मियों को सक्रियात्मक कारवाई के लिए पूरी तरह से तैयार किया गया। इनके नेतृत्व में स्क्वाड्रन ने, विशेष कार्य के लिए फाइटर कम्बिनेट लीडर कोर्स में काफी संख्या में पाइलटों को प्रशिक्षित किया जिसके फलस्वरूप भारतीय वायुसेना के हवाई युद्ध कोशल में बहुत बड़ी प्रगति हुई।

इस प्रकार विंग कमांडर श्रीनिवासपुरम कृष्णास्वामी ने व्यावसायिक कुशलता, नेतृत्व और असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

सं. 3-प्रेज/82—राष्ट्रपति निम्नलिखित व्यक्तियों को वीरता के कार्यों के लिए “नौसेना मॉडल” प्रदान किए जाने का सहर्ष अनुमोदन करते हैं :—

1. कमाण्डर वीरेंद्र सिंह बिश्नोई (00594-जेड) भारतीय नौसेना

कमाण्डर वीरेंद्र सिंह बिश्नोई, को एक भारतीय नौसेना पनडुब्बी का कमान अफसर नियुक्त किया गया। जब इन्होंने पनडुब्बी की कमान सम्भाली उस समय उसमें बहुत जरूरी और बड़े पैमाने पर मरम्मत होनी थी, परन्तु इन्होंने बड़ी सूझ-बूझ, उत्साह और पहलवशक्ति से, पनडुब्बी की मरम्मत करने की तारीख से लगभग डेढ़ वर्ष बाव तक सक्रियात्मक स्थिति में रखा।

इनकी कमान के दौरान, पनडुब्बी को उपस्कर तथा सामग्री संबंधी कुछ गम्भीर समस्याएँ पेश आईं। इन सब के दौरान, इन्होंने अपना धैर्य कायम रखा और असाधारण साहस तथा कांशल सं ऐसी व्यवस्था की कि खराबियाँ तेजी से ठीक हो गईं। इन्होंने उत्कृष्ट नेतृत्व क्षमता का भी परिचय दिया, तथा अपने अध्यवसाय से पूरे समय पनडुब्बी को सक्रिया के लिए सुलभ रखा और बड़े अभ्यासों और गश्तों जैसी बड़े की सभी जिम्मेदारियों को पूरा किया। इस प्रकार इन्होंने अभ्यासों को सफलता तथा बड़े के सक्रियात्मक सामर्थ्य को बढ़ाने में सहयोग दिया।

इस प्रकार कमाण्डर वीरेंद्र सिंह बिश्नोई ने, साहस, व्यावसायिक कुशलता और उच्चकोटि की कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

2. लैफ्टिनेंट कमाण्डर कमल दीप सिंह संधू (01067-जेड)

भारतीय नौसेना

लैफ्टिनेंट कमाण्डर कमल सिंह संधू ने, भारतीय नौसेना एयर स्क्वाड्रन 321, गरुड़ फ्लाइट के स्थापना दिवस 23 मई, 1980 को इसके फ्लाइट कमाण्डर के रूप में कार्यभार ग्रहण किया। इन्होंने आरम्भ से ही फ्लाइट को ठोस संगठन प्रदान किया और इसे एक अत्यन्त सक्षम सक्रियात्मक यूनिट बना दिया। इनकी फ्लाइट ने नौसेना एयर स्टेशन, कमान तथा सिविल प्रशासन को सभी अवसरों पर, जिनमें समुद्र में पोत से अत्यन्त संकटमय, परिस्थितियों में गम्भीर रूप से बीमार रोगियों को निकालने का कार्य भी शामिल है, हमेशा लगातार खोज, बचाव तथा संचारिकी सहायता प्रदान की।

इन्होंने 14 माह की अल्पावधि में ही बड़े पैमाने पर उड़ान समय का संलेखन (लॉगिंग) करके, उत्कृष्ट निजी उदाहरण प्रस्तुत किया। इसमें दिन और रात के समय प्रतिकूल मौसम में पोत से की जाने वाली सक्रियाएँ भी शामिल हैं। इनके प्रेरणादायक नेतृत्व के कारण इनकी फ्लाइट ने बिना किसी दुर्घटना/घटना के पोत की डेक-सक्रियाओं के साथ-साथ बहुत ज्यादा पाटी की और हमेशा अत्यन्त सक्रियात्मक स्थिति रखने में सफल रहे। अपने उड़ान काल में इन्होंने अनेक महत्वपूर्ण बचाव मिशनों में भाग लिया और अमूल्य जीवन की रक्षा की। इनके कुछ महत्वपूर्ण मिशन इस प्रकार हैं—एलाइज कमीटल का बचाव, जो 10 अप्रैल, 1976 को संकटपूर्ण स्थिति में समुद्र में हवाई जहाज के साथ उतरा था, “सी हाक” पायलट का जो कारवार के समुद्र में 31 दिसम्बर, 1974 को हवाई जहाज छोड़कर कूदा था और 19 दिसम्बर, 1979 को संकटपूर्ण स्थिति में एक कैडेट को नौसेना पोत में निकाला था, जिसकी हालत बहुत खतरनाक थी। इन्होंने इन सभी मिशनों को कुशलता पूर्वक पूरा किया जो नौसेना को उच्चतम परम्परा के अनुरूप है।

इस प्रकार कमाण्डर कमल दीप संधू ने साहस, व्यावसायिक कुशलता और असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

3. लैफ्टिनेंट कमाण्डर रमेश लक्ष्मण राव क्षीरसागर (00939-एच)

भारतीय नौसेना

26 मई, 1981 को एक सर्फ हवेलर उलट गया और भयंकर लहरें उठने के कारण तट से दूर द्वीप में पहुँच गया। लैफ्टिनेंट कमाण्डर रमेश लक्ष्मण राव क्षीरसागर को हवेलर बचाने का खतरनाक काम सौंपा गया। इसके लिए इनके पास बहुत कम जनशक्ति थी। अपनी महान नाविक कला, कांशल तथा प्रवीणता के साथ इन्होंने नाव को वापस पानी में पहुँचा दिया। इन्होंने उपलब्ध जनशक्ति की खूद कमान सम्भाली और भयंकर लहरें उठने के बावजूद सबके साथ मिलकर हवेलर को पोत की ओर ले जाने में सफल हुए।

हवेलर में केवल 2 खप्पू बच गये थे और उसमें रडर भी नहीं था। ऐसी परिस्थिति में भी इन्होंने अत्यन्त साहस, दृढ़-निश्चय और नेतृत्वशक्ति का परिचय दिया, अन्यथा यह कार्टवाइज सफल नहीं हो पाती। खींचते समय नाव कई बार 15-15 फीट तक ऊपर उछली, जिससे कार्टवाइज में भारी रकबावट पैदा हुई और कामिकों की सुरक्षा भी गम्भीर खतरने में पड़ गई।

इस प्रकार लैफ्टिनेंट कमाण्डर रमेश लक्ष्मण राव क्षीरसागर ने साहस, व्यावसायिक कुशलता और उच्चकोटि की कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

4. लैफ्टिनेंट कमाण्डर (एस. डी. सी.) सुकुमार भट्टाचार्य (81900-के)

भारतीय नौसेना

लैफ्टिनेंट कमाण्डर (एस. डी. सी.) सुकुमार भट्टाचार्य को बहुत कठिन कार्य सौंपा गया था। कार्य को जल्दी और सफलतापूर्वक पूरा करना सेना के लिए अत्यन्त महत्वपूर्ण था। इस कार्य को पूरा करने के लिए बहुत अधिक हथियारी, दृढ़ निश्चय और कर्तव्यनिष्ठा आवश्यक थी। इनके पास साधन भी सीमित थे और सैनिक भी। तो भी इन्होंने अपनी सख-सुविधा की बिल्कुल भी परवाह नहीं की और लगातार घंटों

कार्य किया और अपने सैनिकों के सामने श्रेष्ठ उदाहरण प्रस्तुत कर उन्हें प्रेरित किया। अपने श्रेष्ठ नेतृत्व, संघटनात्मक क्षमता और प्रवीणता के कारण ही ये उस चुनौती का सफलतापूर्वक सामना करने में सफल हुए।

इस प्रकार लेफ्टिनेंट कमाण्डर (एस. डी. सी.) सकुमार भट्टाचीजी ने साहस, व्यावसायिक कुशलता और उच्चकोटि की कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

5. लेफ्टिनेंट कमाण्डर प्रकाश दत्तात्रेय उपोनी
(01152-टी) शौर्य चक्र,
भारतीय नौसेना

6 जून, 1981 को हत-भाग्य समस्तीपुर-बनमुखी सवारी गाड़ी बागमती नदी में गिर गई। भारतीय नौसेना को पानी में डूबे मलबे में से दुर्घटना के शिकार लोगों के शव निकालने का काम सौंपा गया। कमाण्डर जी. ए. डी. ड्यूक, नौसेना मंडल और बार की कमान में लेफ्टिनेंट कमाण्डर दत्तात्रेय उपोनी को दक्षिण दल गठित करने और शव निकालने का काम सौंपा गया। पानी के नीचे बहाव तेज था, कुछ भी दिखाई नहीं देता था और मलबे में फंसने का खतरा भी था। ऐसी खतरनाक और विपरीत परिस्थिति में भी इन्होंने अपनी जरा भी परवाह न की और पानी में कूद गए और मलबे और शव निकालने के काम का प्रारम्भिक सर्वे करके इन्होंने अपने आदमियों में विश्वास जागृत किया। इस तरह ये अपने सैनिकों में इस अप्रिय कार्य के कारण उत्पन्न भय और मनोवैज्ञानिक हिचक को दूर करने में सफल हुए।

इस प्रकार लेफ्टिनेंट प्रकाश दत्तात्रेय उपोनी ने व्यावसायिक कुशलता, नेतृत्व और असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

6. लेफ्टिनेंट प्रदीप राय (01824-डब्ल्यू),

भारतीय नौसेना

26 मार्च 1981 को शाम के लगभग सवा चार बजे, पश्चिम बड़े के अभ्यास कार्यक्रम 09/81 में भाग लेने के बाद, भा.नौ.पो. हिमगिरि (उक्त अभ्यास के लिए ध्वज पोत) दक्षिण ब्रेकवाटर में भा.नौ.पो. दूनागिरि के साथ जाने की तैयारी के अंतिम चरण था कि तभी भारी धुआँ दिखाई दिया जिसके बारे में बाद में पता चला कि वह बायलर डूम में से लगभग 470 डिग्री फारेनहाइट ताप पर निकलने वाली बेहद गर्म भाप थी जिसमें एस्बेस्टास लीगिंग पाउडर मिला हुआ था। भाप भा.नौ.पो. हिमगिरि के अग्रिम कासल हैच में से निकल कर व्हील हाउस में भर चुकी थी और वहाँ उसने क्वार्टर मास्टर को लपेट में ले लिया था।

पश्चिम बड़े के फ्लैग अफसर कमांडिंग के फ्लैग लेफ्टिनेंट, लेफ्टिनेंट प्रदीप राय को, जो उस समय पोर्ट बिज विंग पर तैनात थे, व्हील हाउस में फसे क्वार्टर मास्टर को बचाने का आदेश दिया गया। कुछ न दिखाई देने, सांस लेने में कठिनाई और भारी तापिश के बावजूद लेफ्टिनेंट प्रदीप राय क्वार्टर मास्टर लाम्बी की ओर भाग कर गए और विद्युत बर्कशाप में फंसे एक वैद्युत नौसैनिक सहित सभी नौसैनिकों को बचा कर ले आए। बिज पर आने के बाद, उन्हें पता चला कि बायलर कक्ष में अभी कुछ इंजीनियरी मैकेनिक और फंसे हुए हैं। वे तुरन्त मुख्य गली में से नीचे गए जहाँ बिजली खराब होने के कारण बिल्कुल अंधेरा था और भाप के कारण अम्ल्य तापिश थी और बायलर कक्ष में मौजूद इंजीनियरी मैकेनिकों को ऊपर आने के लिए जोर से आवाज लगाई। तीन-चार बार कोशिश करने पर, एक इंजीनियरी मैकेनिक ऊपर आया। उसे वे अपने साथ ऊपर

मैसिन-टैंक पर ले आए। चूंकि एक और इंजीनियरी मैकेनिक बायलर कक्ष में अभी भी रह गया था इसलिए लेफ्टिनेंट प्रदीप राय बचाव पोशाक व इस्मन संयंत्रों के बिना ही एक वायु कमी गोताखोर के साथ नीचे बायलर कक्ष में लपक कर गए और लीडिंग इंजीनियरी मैकेनिक शिवनाथ राम नं. 057089 - जैड को, जो गमखाने में बंहाई पड़ा था, बाहर निकाल कर लाए।

इस प्रकार लेफ्टिनेंट प्रदीप राय ने व्यावसायिक कुशलता एवं उच्चकोटि की कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

7. लेफ्टिनेंट विनाद कुमार बक्शी (01581-टी),

भारतीय नौसेना

06 जून 1981 को, हतभाग्य समस्तीपुर-बनमुखी सवारी गाड़ी बागमती नदी में गिर गयी। भारतीय नौसेना को पानी में डूबे हुए मलबे में से दुर्घटनाग्रस्त यात्रियों की लाशों को बाहर निकालने का कार्य सौंपा गया।

लेफ्टिनेंट विनाद कुमार बक्शी को डिव्वों में फंसी लाशों को बाहर निकालने का काम सौंपा गया था। गोताखोरी की विषम और भयानक परिस्थितियों की तनिक भी परवाह किए बिना, पानी के अन्दर कुछ भी दिखाई न देने पर, पानी के तेज थपड़ों में उलझे हुए मलबे में हाथ डालना खतरों से खाली न होते हुए भी, उन्होंने मलबे का सर्वेक्षण करने और लाशों को बाहर निकालने के लिये सबसे पहले स्वयं गोता लगाकर अपने जवानों में विश्वास उत्पन्न किया। उनकी छड़ता, कर्तव्यपरायणता और विषम परिस्थितियों का सामना करते हुए प्रदत्त कार्य की सफलतापूर्वक संपन्न करने के लिये अपने लोगों को प्रेरित करने की भावना भारतीय नौसेना की सर्वोच्च परम्पराओं के अनुरूप थी।

इस प्रकार लेफ्टिनेंट विनाद कुमार बक्शी ने व्यावसायिक कुशलता और उच्चकोटि की कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

8. रामवीर सिंह चौहान, पंटी अफसर नम्बर 085140-ए,

भारतीय नौसेना

आन्ध्र प्रदेश के श्रीकाकुलम में अचानक बाढ़ के कारण अभूत-पूर्व बर्बादी हुई और बड़ी संख्या में असहाय गांववालों का जीवन खतरे में पड़ गया। बाढ़ के प्रकोप में बच निकलने का उनके पास कोई साधन नहीं था।

बाढ़ राहत कार्रवाई के दौरान, पंटी अफसर रामवीर सिंह चौहान को दो नौसैनिकों के साथ, वामसाधारा के उफनते और तेज बहते पानी में नाव से भागीरथपुरम गांव में पहुंच कर असहाय ग्रामीणों को बचाने का काम सौंपा गया। ये तेज धारा में उच्च व्यावसायिक कुशलता से नाव खे कर असहाय गांव वालों के पास समय से पहुंचे और उन्हें भोजन, पानी और दवाइयां दी। इनको और इनकी टीम को बाढ़ से गम्भीर खतरा था, तो भी ये भयभीत नहीं हुए और बचाव कार्य जारी रखा।

जब ये भोजन के पैकेट बांट रहे थे, तब इन्होंने एक औरत और बच्चे को तेज धारा में बहते हुए देखा। अपनी सुरक्षा की जरा भी परवाह न करते हुए ये पानी में कूद गए और हर तरह के खतरों के बावजूद उनकी जान बचाई।

इनके प्रेरणादायक नेतृत्व के कारण इनकी बचाव टोली ने बाढ़ के भयंकर खतरों के बावजूद श्रेष्ठ बचाव कार्य किया और जिस प्रकार इन्होंने अपनी सुरक्षा की जरा भी परवाह न करते हुए बहादुरी के साथ प्राणी के जीवन की रक्षा की, वह सर्विस की श्रेष्ठ परम्परा के अनुरूप है।

इस प्रकार पंटी अफसर रामवीर सिंह साहान ने साहस, दृढ़-निश्चय और उच्च कौटि की कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

9. गज सिंह जाट, पंटी अफसर, इजीनियरी इंस्पेक्टर नं. 055566-एन,

भारतीय नौसना

26 मार्च 1981, को लगभग 16.15 बजे पश्चिम वेटा अभ्यास कार्यक्रम 09/81, में भाग लेने के बाद भा. नौ. पो. त्रिमंगिरि जंटी के पास जाने के जंतिम दौर में था। अचानक बायलर कक्ष में बहुत अधिक ज्यादा भाग लेक बरतने लगी।

पंटी अफसर गज सिंह जाट, उस समय बायलर कक्ष के पंटी अफसर इजीनियरी इंस्पेक्टर थे। स्टारबोर्ड बायलर के सुरक्षा वाल्व के फ्लैज जॉइंट के फटने में अचानक भाग लेक बरतने लगी और फौरन बायलर कक्ष में अत्यन्त गर्म भाग भर गयी, जिसमें दिखाई देना प्रिकूल बन्द हो गया। इन्होंने निर्धारित हिदायतों के अनुसार तत्काल बायलर बन्द करने की कार्यवाही की। इन्होंने अपनी पत्युत्पन्न मति में तत्काल कार्यवाही करके लोक करती भाग पर नियंत्रण पा लिया और एक अवश्यभावी भयंकर दुर्घटना को टाल दिया और साथ ही बायलर को भी नष्ट होने से बचा लिया। इन्होंने कठिन परिस्थिति पर कायू पान में व्यावसायिक क्शात्र बृद्धि, साहस और पत्युत्पन्न मति का परिचय दिया।

इस प्रकार पंटी अफसर गज सिंह जाट ने व्यावसायिक कशलता और उच्चकौटि की कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

10. दीवान चन्द, पंटी अफसर, क्लीयरन्स डाइवर प्रथम श्रेणी, (नं. 053814-एफ)

भारतीय नौसना

6 जून, 1981 को समस्तीपुर-बनभुखी सवारी गाडी बान-मती नदी में गिर गयी। नदी में डूबी हुई गाडी के मलदे में से लाशों को निकालने का काम भारतीय नौसेना को सौंपा गया।

पंटी अफसर दीवान चन्द ने अपनी जान और विषम परिस्थितियों की तनिक भी परवाह किए बिना, पानी के नीचे कल भी दिखाई न देने पर, पानी के तल थपेड़ों में, मलदे में हाथ डालना सतरा से खानी न होते हुए भी, दुष्कर कार्य के बावजूद, पानी में फसी लाशों को बाहर निकालने के लिए उन्होंने अपन आप को प्रस्तुत कर के बार-बार सांत लगाए। उन्होंने दूसरे गोता-खोरों के लिए निजी उदाहरण प्रस्तुत किया। उन्होंने अपनी जान का जोखिम में डाल कर दृढ़निश्चय का परिचय दिया और इस कार्य को सफलतापूर्वक पूरा करने में अपना सब कुछ दाव पर लगा दिया।

इस कार्य में पंटी अफसर दीवानचन्द ने साहस, दृढ़निश्चय और उच्चकौटि की कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

11. जन नारायण सूती, पंटी अफसर नम्बर 088359-डी, भारतीय नौसना

2 मई 1981 को एक द्वीप के सर्वेक्षण क्षेत्र में लगभग 19.45 बजे उत्तर-पश्चिम की ओर 70 नाट की रफतार में भी अधिक तेज हवा बहने लगी, ऊंची लहरें उठने लगीं और मूसलाधार वर्षा होने लगी। भा. नौ. पो. संधायक की दो मोटर नौकाएं, जो उस समय सर्वेक्षण कार्य पर थीं, तेज तूफान में फंस गईं। वे किसी तरह पोत तक आने में सफल तो हो गईं, लेकिन ऊंची लहरें उठने और मूसलाधार बारिश होने के कारण उन्हें बोर्ड पर चढ़ाया न जा सका और पोत के बगल ही में बांधना पड़ा। ऊंची लहरों के कारण दोनों नौकाएं बहुत अधिक हिचकोलें खा रही थीं, जिसके कारण उनकी रस्मियां एवं खूटों (बाल्ड) अत्यधिक जोर पड़ रहा था।

ऊठने और मूसलाधार बारिश होने के कारण उन्हें बोर्ड पर चढ़ाया न जा सका, और पोत के बगल में ही बांधना पड़ा।

ऊंची लहरें उठने के कारण दोनों नौकाएं बहुत अधिक हिचकोलें खा रही थीं, जिसके परिणामस्वरूप उनकी रस्मियां एवं जहाजी खूटों पर अत्यधिक जोर पड़ रहा था। लगभग 20-30 बजे "स्पिका" सर्वेक्षण नौका के चार खूट (बाल्ड) उखड़ गए, जिससे नाव के उलटने एवं डूबने का खतरा पैदा हो गया। उस समय पंटी अफसर जन नारायण सूती अपनी सुरक्षा की बिल्कुल परवाह न करके डेक से नौका में कूद गए और बांधने के लिए नौका की लंगर जंजीर को बोर्ड पर फेंक दिया। तूफान, लगभग 4½ घंटे तक रहा जिसके दौरान ये नौका पर ही डटे रहे और आवश्यकतानुसार टूटी रस्मियों को बदलते रहे। ऐसा करके इन्होंने असाधारण कर्तव्य-निष्ठा का परिचय ही नहीं दिया बल्कि नाविक (सीमैन) जैसी सावधानी बरतते हुए और कामचलाऊ रस्मियों की मदद से नौका की रक्षा की और उच्च व्यावसायिक कशलता, दक्षता एवं साहस का प्रदर्शन किया। इनके इस साहसिक कार्य से अन्य नौसैनिकों का प्रेरणा मिली और वे अत्यधिक खराब मौसम के बावजूद निरन्तर कार्य करते रहे।

इस कार्यवाही में पंटी अफसर जन नारायण सूती ने साहस, दृढ़-संकल्प एवं असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

12. कौशल किशोर बाजपेयी, लीडिंग सीमैन नम्बर 097736-बी, भारतीय नौसना

2 मई, 1981 को सर्वेक्षण क्षेत्र में लगभग 1945 बजे उत्तर-पश्चिम की ओर 70 नाट की ओर रफतार में अधिक तेज बहने लगी, ऊंची लहरें उठने लगीं और मूसलाधार वर्षा होने लगी। भा. नौ. पो. संधायक की दो मोटर नौकाएं जो उस समय सर्वेक्षण कार्य पर थीं, तेज तूफान में फंस गईं। वे किसी तरह पोत तक आने में सफल तो हो गईं, लेकिन ऊंची लहरें उठने और मूसलाधार बारिश होने के कारण उन्हें बोर्ड पर चढ़ाया न जा सका और पोत के बगल ही में बांधना पड़ा। ऊंची लहरों के कारण दोनों नौकाएं बहुत अधिक हिचकोलें खा रही थीं, जिसके कारण उनकी रस्मियां एवं खूटों (बाल्ड) अत्यधिक जोर पड़ रहा था।

लगभग 2000 बजे एस. एम. बी. जूटों के चार खूट उखड़ गए जिससे नाव के उलटने एवं डूब जाने का खतरा पैदा हो गया। उस समय लीडिंग सीमैन कौशल किशोर बाजपेयी अपनी सुरक्षा की तनिक भी परवाह न करके डेक से नौका में कूद गए और नौका को बांधने के लिए उसकी लंगर जंजीर को बोर्ड पर फेंक दिया तूफान लगभग 4½ घंटे तक रहा, जिसके दौरान ये नौका पर डटे रहे और आवश्यकतानुसार टूटी रस्मियों को बदलते रहे। इन्होंने नाविक (सीमैन) जैसी सावधानी बरतते हुए और कामचलाऊ रस्मियों की मदद से नौका की रक्षा की और उच्च-स्तर के व्यावसायिक कशलता, दक्षता एवं साहस का प्रदर्शन किया। इनके इस साहसिक कार्य से अन्य नौसैनिकों को प्रेरणा मिली और वे अत्यधिक खराब मौसम के बावजूद निरन्तर कार्य करते रहे।

इस कार्यवाही में लीडिंग सीमैन कौशल किशोर बाजपेयी ने साहस, दृढ़ संकल्प एवं असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

13. महास काशीनाथ बयंगकर, लीडिंग सीमैन क्लीयरन्स डाइवर-1। नम्बर 096952-बाई भारतीय नौसना

06 जून, 1981 को, हतभाग समस्तीपुर-बनभुखी सवारी गाडी बागमती नदी में गिर गयी। भारतीय नौसेना को गीड़ी के

डिब्बों के मलबे में से दर्धटनाग्रस्त व्यक्तियों के शवों को बाहर निकालने का कार्य सौंपा गया।

लीडिंग सीमेंट सहाम काशीनाथ वयंगकर ने साहम, दृढ़निश्चय और उच्चकोटि की कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

14. बलबीर सिंह, लीडिंग सीमेंट,
क्लीयरन्स डाइवर, प्रथम श्रेणी,
नम्बर 085252-एफ,
भारतीय नौसेना

06 जून, 1981 को, हतभाग्य समस्तीपूर-बनमुखी सवारी गाड़ी बागमती नदी में गिर गयी। भारतीय नौसेना को इसके डिब्बों के मलबे में से दर्धटनाग्रस्त लोगों के शवों को बाहर निकालने का काम सौंपा गया।

गांताखोरी की विषम और भयानक परिस्थितियों की तनिक भी परवाह किए बिना, पानी के अन्दर कुछ भी दिखाई न देने पर, पानी के तंज थपेड़ों में, मलबे में हाथ डालना खतरों से खाली न हटते हुए और कार्य दृष्टकर होते हुए भी, लीडिंग सीमेंट बलबीर सिंह मलबे में फंसी लाशों को निकालने के लिए बार-बार आगे बढ़े। उन्होंने अपनी जान की जोखिम में डालकर दृढ़-निश्चय का परिचय दिया और इस कार्य को सफलतापूर्वक पूरा करने में अपना सब कुछ दाव पर लगा दिया।

इस कार्य में लीडिंग सीमेंट बलबीर सिंह ने दृढ़निश्चय, साहस और उच्च कोटि की कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

15. जगमल सिंह, लीडिंग सीमेंट,
क्लीयरन्स डाइवर-1,
नम्बर 094485-आर,
भारतीय नौसेना

6 जून, 1981 को, समस्तीपूर-बनमुखी सवारी गाड़ी बागमती नदी में गिर गयी। भारतीय नौसेना को डूबे हुए मलबे में से दर्धटनाग्रस्त व्यक्तियों के शवों को बाहर निकालने का काम सौंपा गया।

अपनी जान की जग भी परवाह किए बिना भयंकर प्रतिकूल परिस्थितियों के होने पर और पानी के अन्दर कुछ भी दिखाई न पड़ने पर, पानी के तंज थपेड़ों में मलबे में हाथ डालना खतरों से खाली न हटते हुए और कार्य दृष्टकर होते हुए भी, मलबे में फंसी लाशों को बाहर निकालने में लीडिंग सीमेंट जगमल सिंह बार-बार पानी में उतरते। उन्होंने बाकी गांताखोरी के समक्ष निजी उदाहरण पेश किया। उन्होंने दृढ़-निश्चय का परिचय दिया तथा अपनी जान की जग भी परवाह न की, और प्रवृत्त काम को सफलता के लिए अपना सब कुछ दाव पर लगा दिया।

इस कारवाई में लीडिंग सीमेंट जगमल सिंह ने साहस, दृढ़-निश्चय और उच्चकोटि की कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

16. रामेश्वर झा, लीडिंग सीमेंट,
क्लीयरन्स डाइवर, प्रथम श्रेणी,
नम्बर 096338-ए,
भारतीय नौसेना

06 जून, 1981 को, हतभाग्य समस्तीपूर-बनमुखी सवारी गाड़ी बागमती नदी में गिर गयी। भारतीय नौसेना को इसके डिब्बों के मलबे में से दर्धटनाग्रस्त व्यक्तियों के शवों को बाहर निकालने का काम सौंपा गया।

लीडिंग सीमेंट रामेश्वर झा ने गांताखोरी की विषम और भयानक परिस्थितियों की परवाह किए बिना, पानी के अन्दर कुछ भी दिखाई न देने और पानी का प्रवाह होने और उस पर मलबे में होने वाले खतरों तथा लाशों को बाहर निकालने जैसे अग्रिय कार्य के बावजूद, मलबे में फंसी लाशों को बाहर निकालने के लिए बार-बार पहल की। उन्होंने अपनी जान की तनिक भी परवाह न करते हुए, दृढ़निश्चय का परिचय दिया और कार्य को सफलतापूर्वक निपटाने में सब कुछ दाव पर लगा दिया।

इस कार्य में लीडिंग सीमेंट रामेश्वर झा ने साहस, दृढ़निश्चय तथा उच्चकोटि की कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

17. पूरन मल, लीडिंग सीमेंट,
क्लीयरन्स डाइवर, द्वितीय श्रेणी,
नम्बर 054161-डब्ल्यू,
भारतीय नौसेना

06 जून, 1981 को, हतभाग्य समस्तीपूर-बनमुखी यात्री गाड़ी बागमती नदी में गिर गयी। भारतीय नौसेना को इसके डिब्बों के मलबे में से दर्धटनाग्रस्त व्यक्तियों के शवों को बाहर निकालने का कार्य सौंपा गया।

लीडिंग सीमेंट पूरन मल ने पानी में कुछ न दिखाई देने एवं तंज धारा होने पर भी, गांताखोरी की विषम और भयानक परिस्थितियों की तनिक भी परवाह किए बिना और उस पर मलबे में होने वाले खतरों और लाशों को बाहर निकालने जैसे अग्रिय कार्य के बावजूद, मलबे में फंसी लाशों को बाहर निकालने में बार-बार पहल की। उन्होंने दृढ़निश्चय का तथा अपनी जान की परवाह न करने की भावना का परिचय दिया और इस कार्य को सफलतापूर्वक पूरा करने में सब कुछ दाव पर लगा दिया।

इस कार्य में लीडिंग सीमेंट पूरन मल ने साहस, दृढ़निश्चय तथा असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

18. मोहिन्दर सिंह बाली, नवल एयरमैन,
प्रथम श्रेणी, नंबर 14234-आर,
भारतीय नौसेना

26 मार्च, 1981 को, शाम के लगभग साढ़े चार बजे, पश्चिम तीबड़े के अभ्यास कार्यक्रम 09/81 में भाग लेने के पश्चात् भा. नौ. पो. हिमगिरि (उक्त अभ्यास के लिए ध्वज पोत) साउथ बैकवाटर में भा. नौ. पो. दूनागिरि के साथ-साथ चलने के अन्तिम चरण में था। इस बीच वहाँ एक व्यक्ति घना धुंध दिखाई पड़ा। बाद में पता चला कि वह धुंध एम्बेस्टास लीगिंग पाउडर में युक्त अत्यधिक बर्फ भाप थी, जो लगभग 470° फारेनहाइट तापमान पर बायलर ड्रम में निकल रही थी और भा. नौ. पो. हिमगिरि के अग्रिम फो-कामल में बाहर आ रही थी।

मोहिन्दर सिंह बाली, नवल एयरमैन को जो उस समय भा. नौ. पो. दूनागिरि पर तैनात थे, भा. नौ. पो. हिमगिरि पर जा कर सहायता करने के निर्देश दिए गए। वे तत्काल हिमगिरि पोत पर गए और लैफ्टिनेंट प्रदीप राय (01824-डब्ल्यू) के साथ देने लगे जिन्हें पश्चिम बड़े के फ्लेग अफसर कप्तान ने विभिन्न कमरों में फसों कार्मिकों का बचाव करने के निर्देश दिए थे। दिखाई देने और सांस लेने में कठिनाई और गर्मी के बावजूद मोहिन्दर सिंह बाली कार्मिकों को खोजने और बचाने के काम में लैफ्टिनेंट प्रदीप राय के साथ बायलर कक्ष में गए। बिजली चले जाने के कारण बायलर कक्ष में अन्धेरा था। अन्दर अमहूय गर्मी थी और भाप के कारण सांस लेना तक दृष्टकर था। फिर भी, वे दिना किसी संक्षी पोशाक और इंसान यंत्र के नीचे उतर गए और उन्होंने लीडिंग इंजीनियरी मेकॉनिक शिवनाथ राम (नम्बर

057089-जेड) को बचाने में सहायता की जो गमल खाने में फंसे हुए थे और बेहोश पड़े थे। उन्होंने बालयर कक्ष में फंसे कई अन्य कार्मिकों की भी वहाँ से बच निकलने में सहायता की।

इस कार्य में मोहिन्दर सिंह बाली ने दृढ़ निश्चय, साहस और असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

19. जाय जांसफ चेलथ, सीमैन प्रथम श्रेणी
शिप डाइवर, नम्बर 200856-टी,
भारतीय नौसेना

6 जून, 1981 को, समस्तीपुर-बनमूखी यात्री गाड़ी बागमती नदी में गिर गई। भारतीय नौसेना को जलमग्न मलबे में से दुर्घटनाग्रस्त यात्रियों के शवों को बाहर निकालने का कार्य सौंपा गया।

सीमैन जाय जांसफ चेलथ ने पानी में कुछ न दिखाई देने एवं तेज धारा के होते हुए भी, गोताखोरी की विषम और भयानक परिस्थितियों की तनिक भी परवाह किए बिना, और उस पर मलबे से सम्भावित खतरों और लाशों को नदी से बाहर निकालने जैसे दुष्कर कार्य को बावजूद मलबे में फंसी लाशों को बाहर निकालने के लिए बार-बार गोता लगाने में पहल की। इस कार्य में, इन्हें सराहनीय सफलता प्राप्त हुई और उन्होंने 23 शवों को नदी से बाहर निकाला। उन्होंने अत्यधिक छद्मनिश्चय का परिचय दिया और अपनी जान जोखिम में डाली तथा इस कार्य को सफलतापूर्वक पूरा करने में कोई कसर न छोड़ी। उन्होंने अन्य गोताखोरों के लिए एक आदर्श पेश किया तथा उनमें विश्वास एवं दृढसंकल्प की भावना जगाई।

इस कार्य में सीमैन जाय जांसफ चेलथ ने साहस, दृढ़निश्चय एवं असाधारण कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

20. रति राम, क्लीयरन्स डाइवर,
द्वितीय श्रेणी, नम्बर 103669-एन,
भारतीय नौसेना

आन्ध्र प्रदेश के श्रीकाकुलम जिले में अकस्मात् बाढ़ आ जाने के कारण पूरे यात्रियों समेत मद्रास-हावड़ा मान्ता एक्सप्रेस रेल-गाड़ी बीच में ही फंसे गई। स्थिति इतनी भयावह थी कि कुछ जानें तक जा सकती थीं। क्लीयरन्स डाइवर रति राम उस नौसेना बचाव दल के सदस्य थे जिसने उस अभागी रेलगाड़ी में फंसे यात्रियों को बाहर निकाला। बचाव का यह कार्य अत्यन्त जोखिमों से भरा था तथा इस कार्य को सफलतापूर्वक पूरा करने के लिए अत्यधिक धैर्य की आवश्यकता थी। जब जर्मनी नौका के द्वारा यात्री बाढ़-ग्रस्त वंशधारी नदी के पार उतारे जा रहे थे तब तक खतरनाक यात्रा के दौरान, एक बृहत् छांटा-सा बच्चा पानी में गिर गया। नदी की तेज धारा उसे पानी में डबाकर निश्चित मृत्यु की ओर ले जा रही थी। वे तुरन्त पानी में कूब पड़े और उन्होंने अपने जीवन का भारी जोखिम में डालकर बच्चे को बचा लिया।

इस कार्य में क्लीयरन्स डाइवर रति राम ने साहस, दृढ़निश्चय और उच्चकोटि की कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

गू. नीलकण्ठ
राष्ट्रपति का उप सचिव

लोक सभा सचिवालय

नई दिल्ली-110001, दिनांक 28 दिसम्बर 1982

सं० 4/5/80-आर० सी० सी०—अध्यक्ष महोदय द्वारा श्री ए० बी० ए० गनी खान चौधरी को रेलवे उपक्रम द्वारा सामान्य राजस्व को देय लाभान्ध की दर तथा रेलवे वित्त और सामान्य वित्त से संबंधित अन्य आनुषांगिक मामलों की पुनरीक्षा करने वाली समिति में श्री पी० सी० मेठी के समिति से त्यागपत्र देने के कारण रिक्त हुए स्थान पर मनोनीत किया गया है।

के० सी० रस्तोगी

मुख्य वित्तीय समिति अधिकारी

गृह मंत्रालय

नई दिल्ली, दिनांक 29 नवम्बर 1982

सं० 13019/2/82-जी० पी० ए० (डी-1)—इस मंत्रालय की ता० 22-7-1972 की अधिसूचना सं० 3/28/69-जी० पी० के अनुसरण में राष्ट्रपति, दादरा तथा नागर हवेली संघ शासित क्षेत्र के लिए ता० 1-4-1982 से 31-3-83 तक की अवधि के लिये निम्नलिखित सदस्यों की मिलाकर गृह मंत्री की परामर्शदात्री समिति का पुनर्गठन करते हैं :—

पदेन सदस्य

- (i) प्रशासक, दादरा तथा नागर हवेली।
- (ii) संघ शासित क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करने वाले संसद सदस्य।
- (iii) अध्यक्ष, वरिष्ठ पंचायत।

गैर-सरकारी सदस्य

- (i) श्रीमती कोकिलाबेन धीरुभाई खोनिया।
- (ii) श्री हासनभाई हबीब भाई मेमोन।
- (iii) श्री नानुभाई नेवुभाई वाडिया।

उमा पिल्ले, उपसचिव

उद्योग मंत्रालय

(औद्योगिक विकास विभाग)

नई दिल्ली, दिनांक 15 दिसम्बर 1982

संकल्प

सं० एस० एस० आई० (I) 17/(1)/78—उद्योग मंत्रालय के संकल्प सं० एस० एस० आई (I) 171/(1) 78 दिनांक 25 जून 1981 में जिसके द्वारा लघु उद्योग बोर्ड का पुनर्गठन किया गया था में क्रम संख्या 33 से 35 के सामने निम्नलिखित प्रविष्टियाँ प्रतिस्थापित की जाएं :—

33. लघु उद्योगों के प्रभारी मंत्री,
मिजोरम सरकार, ऐज़ल।
34. लघु उद्योगों के प्रभारी मंत्री,
(अरुणाचल प्रदेश सरकार, ईटानगर।
35. लघु उद्योगों के प्रभारी मंत्री,
पांडिचेरी सरकार, पांडिचेरी।

आदेश

आदेश दिया जाता है कि इस संकल्प की एक-एक प्रति सभी संबंधित व्यक्तियों को भेज दी जाए।

यह भी आदेश दिया जाता है कि संकल्प को सामान्य सूचनाार्थ भारत के राजपत्र में प्रकाशित कर दिया जाए।

एस० के० चक्रवर्ती, उप-सचिव

कृषि मंत्रालय

(कृषि और सहकारिता विभाग)

नई दिल्ली, दिनांक 23 दिसम्बर 1982

आदेश

सं० 13-3/82-एम० टी० यू०—उर्वरक (नियंत्रण) आदेश, 1957 के खंड 2 के उप खंड (ख) के अनुसरण में केन्द्रीय सरकार डा० जी० एम० विद्यार्थी के स्थान पर कृषि मंत्रालय के कृषि और सहकारिता विभाग के संयुक्त सचिव एवं आयुक्त श्री एम० एम० बहल को उर्वरक नियंत्रक के पद पर नियुक्त करती है।

श्री० मो० सिंह, अवर सचिव

नई दिल्ली, दिनांक 16 दिसम्बर 1982

आदेश

सं० 10-12/82-उर्वरक आयोजना—भारत सरकार ने देश में उर्वरकों के गुण नियंत्रण के प्रबंधों के संबंध में रिपोर्ट देने के लिए दो सर्वेक्षण दलों का गठन करने का निर्णय लिया है। सर्वेक्षण दलों का गठन तथा प्रत्येक दल का सर्वेक्षण क्षेत्र निम्न प्रकार होगा :—

दल-I

गठन

सर्वेक्षण का क्षेत्र

1. डा० एम० डी० पाटिल,

प्रोफेसर/डीन

महात्मा फूले कृषि विश्वविद्यालय,

महाराष्ट्र

अध्यक्ष

हरियाणा, महाराष्ट्र

गुजरात, तथा

उत्तर प्रदेश

2. डा० मोहिन्द्र सिंह,

प्रोफेसर तथा

मृदा विज्ञान और कृषि

रसायन प्रमुख

सबस्थ

3. डा० एम० आर० मोटमारा,

निदेशक,

केन्द्रीय उर्वरक नियंत्रण प्रयोगशाला,

फरीदाबाद

सबस्थ सचिव

दल-II

1. डा० के० कृष्णमूर्थी,

डीन, तमिलनाडु

कृषि विश्वविद्यालय,

अध्यक्ष

पश्चिम बंगाल,

बिहार, कर्नाटक,

आंध्र प्रदेश,

तमिलनाडु

2. डा० ओ० पी० मीनू,

वरिष्ठ मृदा वैज्ञानिक

पंजाब कृषि विश्वविद्यालय,

लुधियाना

सबस्थ

3. श्री ए० एम० सिंह,

अवर सचिव,

कृषि और सहकारिता विभाग,

सबस्थ-सचिव

इन दलों के विचारार्थ विषय इस प्रकार होंगे :—

- (1) राज्यों में गुण नियंत्रण तंत्र की स्थिति का निर्धारण करना
- (2) राज्य उर्वरक परीक्षण प्रयोगशालाओं तथा राज्य में

स्थित किन्हीं अन्य प्रयोगशालाओं में किए जा रहे विनिर्माण कार्यों का मूल्यांकन करना।

- (3) अभियोग चलाने और इससे सम्बन्धित अनुवर्ती कार्य-वाही में हुई प्रगति तथा इस संबंध में पेश आई कठिनाइयों का मूल्यांकन करना।
- (4) विनिर्माण/बिने जा रहे उर्वरकों की क्वालिटी के संबंध में जानकारी प्राप्त करने के लिए चुनी हुई उर्वरक विनिर्माताओं, भंडारण गोदामों, थोक विक्रेताओं तथा खुदरा विक्रेताओं के पास जाना, तथा
- (5) राज्य में गुण नियंत्रण के संबंध में सुधार लाने के लिए विशिष्ट उपाय सुझाना।
- (6) दलों को अपनी रिपोर्टें 31-3-1983 तक प्रस्तुत करनी होंगी।

आदेश

आदेश दिया जाता है कि इस आदेश की एक-एक प्रति सम्बन्धित राज्य सरकारों तथा मंत्रालयों, भारत सरकार के विभागों, योजना आयोग, मंत्रिमंडल सचिवालय, प्रधानमंत्री कार्यालय, लोकसभा सचिवालय तथा राज्य सभा सचिवालय को भेज दी जाए।

यह भी आदेश दिया जाता है कि इस आदेश को आम जानकारी के लिए भारत के राजपत्र में प्रकाशित किया जाए।

छत्रसाल सिंह, निदेशक

रेल मंत्रालय

(रेलवे बोर्ड)

नियम

नई दिल्ली, दिनांक 22 जनवरी 1983

सं० 82/ई० (जी०आर०) I/1/16—यांत्रिक इंजीनियरों को भारतीय रेल सेवा में विशेष श्रेणी अप्रेंटिसों के रूप में नियुक्ति के लिए उम्मीदवारों का चयन करने के उद्देश्य से संघ लोक सेवा आयोग द्वारा 1983 में की जाने वाली प्रतियोगी परीक्षा के नियम आम जानकारी के लिए प्रकाशित किए जाते हैं।

2. परीक्षा परिणामों के आधार पर भरी जाने वाली रिक्तियों की संख्या का उल्लेख आयोग द्वारा जारी किए जाने वाले नोटिस में किया जाएगा। अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जन जातियों के उम्मीदवारों के सम्बन्ध में रिक्तियों का आरक्षण भारत सरकार द्वारा नियत संख्या में किया जाएगा।

3. संघ लोक सेवा आयोग द्वारा यह परीक्षा इन नियमों के परिशिष्ट I में निर्धारित ढंग से ली जाएगी।

परीक्षा की तारीख और स्थान आयोग द्वारा निर्धारित किए जाएंगे।

4. उम्मीदवार के लिए आवश्यक होगा कि वह या तो—

- (क) भारत का नागरिक होना चाहिए, या
- (ख) नेपाल की प्रजा, या
- (ग) भूटान की प्रजा, या
- (घ) ऐसा तिब्बती शरणार्थी जो भारत में स्थायी रूप से रहने की इच्छा से पहली जनवरी, 1962 से पहले भारत आ गया हो, या
- (ङ) कोई भारत मूल का व्यक्ति जो भारत में स्थायी रूप से रहने की इच्छा से पाकिस्तान, बर्मा, श्रीलंका और कीनीया, उगांडा तथा तंजानिया संयुक्त गणराज्य, भूतपूर्व टांगानिका और जंजीबार

पूर्वी अफ्रीकी देशों से या जांबिया, मलावी, जेरे, इथियोपिया और वियतनाम से आया हो।

परन्तु (ख), (ग), (घ) और (ङ) वर्गों के अन्तर्गत आने वाले उम्मीदवारों के पास भारत सरकार द्वारा जारी किया गया पात्रता (एलिजिबिलिटी) प्रमाण-पत्र होना चाहिए।

ऐसे उम्मीदवारों को भी उक्त परीक्षा में प्रवेश दिया जा सकता है जिसके बारे में पात्रता प्रमाण-पत्र प्राप्त करना आवश्यक हो किन्तु उसकी नियुक्ति प्रस्ताव भारत सरकार द्वारा उस सम्बन्ध में पात्रता प्रमाण-पत्र जारी कर दिए जाने के बाद ही भेजा जा सकता है।

5. (क) उम्मीदवार के लिए आवश्यक है कि उसकी आयु 1 जनवरी, 1983 को 16 वर्ष हो चुकी हो लेकिन 20 वर्ष न हुई हो अर्थात् उसका जन्म 2 जनवरी, 1963 से पहले और 1 जनवरी, 1967 के बाद का न हो।

(ख) ऊपर बताई गई अधिकतम आयु सीमा में निम्न-लिखित मामलों में छील दी जा सकती है :—

(i) यदि उम्मीदवार किसी अनुसूचित जाति या अनुसूचित जनजाति का हो तो अधिक से अधिक 5 वर्ष।

(ii) यदि उम्मीदवार भूतपूर्व पूर्वी पाकिस्तान (अब बंगला देश) का वास्तविक विस्थापित व्यक्ति हो और 1 जनवरी 1964 और 25 मार्च, 1971 के बीच की अवधि में उसने भारत में प्रव्रजन किया हो तो अधिक से अधिक तीन वर्ष।

(iii) यदि उम्मीदवार किसी अनुसूचित जाति या किसी अनुसूचित जनजाति का हो तथा भूतपूर्व पूर्वी पाकिस्तान (अब बंगला देश) का सद्भाविक विस्थापित व्यक्ति भी हो और 1 जनवरी, 1964 और 25 मार्च, 1971 के बीच की अवधि में उसने भारत में प्रव्रजन किया हो तो अधिक से अधिक आठ वर्ष।

(iv) यदि उम्मीदवार श्रीलंका से वास्तविक प्रत्यावर्तित या प्रत्यावर्तित होने वाला भारत मूलक व्यक्ति हो और अक्टूबर 1964 के भारत-श्रीलंका समझौते के अधीन 1 नवम्बर, 1964 को या उसके बाद उसने भारत में प्रव्रजन किया हो या करने वाला हो तो अधिक से अधिक 3 वर्ष।

(v) यदि उम्मीदवार अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति का हो और श्रीलंका से वास्तविक प्रत्यावर्तित या प्रत्यावर्तित होने वाला भारत मूलक व्यक्ति हो तथा अक्टूबर, 1964 के भारत-श्रीलंका समझौते के अधीन 1 नवम्बर, 1964 को या उसके बाद उसने भारत में प्रव्रजन किया हो या करने वाला हो तो अधिक से अधिक 8 वर्ष।

(vi) यदि उम्मीदवार बर्मा से वास्तविक प्रत्यावर्तित भारत मूलक व्यक्ति हो और उसने 1 जून, 1963 को या उसके बाद भारत में प्रव्रजन किया हो तो अधिक से अधिक 3 वर्ष।

(vii) यदि उम्मीदवार किसी अनुसूचित जाति अनुसूचित जनजाति का हो और बर्मा से वास्तविक प्रत्यावर्तित भारत मूलक व्यक्ति हो तथा उसने 1 जून, 1963 को या उसके बाद भारत में प्रव्रजन किया हो तो अधिक से अधिक आठ वर्ष।

(viii) किसी दूसरे देश के साथ संघर्ष में या किसी अशांतिग्रस्त क्षेत्र में फौजी कार्यवाही के दौरान विकलांग होने के फलस्वरूप सेवा से मुक्त किए गए ऐसे रक्षा कार्मिकों को अधिक से अधिक तीन वर्ष।

(ix) किसी दूसरे देश के साथ संघर्ष में या किसी अशांतिग्रस्त क्षेत्र में फौजी कार्यवाही के दौरान विकलांग होने के फलस्वरूप सेवा से निर्मुक्त किए गए ऐसे रक्षा कार्मिकों के लिए, जो अनुसूचित जाति या अनुसूचित जनजाति के हों, तो अधिक से अधिक आठ वर्ष।

(x) यदि कोई उम्मीदवार वास्तविक रूप से प्रत्यावर्तित मूलतः भारतीय व्यक्ति (जिसके पास भारतीय पारपत्र हो) और ऐसा उम्मीदवार जिसके पास वियतनाम में भारतीय राजदूतावास द्वारा जारी किया गया आपातकाल का प्रमाण-पत्र है, और जो वियतनाम से जुलाई, 1975 से पहले भारत नहीं आया है, तो उनके लिए अधिक से अधिक तीन वर्ष।

(xi) यदि उम्मीदवार किसी अनुसूचित जाति या अनुसूचित जनजाति का हो और वियतनाम से वस्तुतः प्रत्यावर्तित या प्रत्यावर्तित होने वाला भारत मूलक व्यक्ति हो (जिसके पास भारतीय पारपत्र हो) और ऐसा भी उम्मीदवार जिसके पास वियतनाम में भारतीय राजदूतावास द्वारा जारी किया गया आपातकाल का प्रमाण-पत्र हो और जो वियतनाम से जुलाई, 1975 के बाद भारत आया हो तो उसके लिए अधिक से अधिक आठ वर्ष तक।

(xii) यदि उम्मीदवार भारत मूलक व्यक्ति हो और उसने कीनिया, उगांडा और तंजानिया के संयुक्त गणराज्य (भूतपूर्व टंगानिका और जंजीबार) से प्रव्रजन किया हो या जांबिया, मालावी, जेरे और इथियोपिया से प्रत्यावर्तित हो तो अधिक से अधिक तीन वर्ष तक।

(xiii) यदि उम्मीदवार अनुसूचित जाति या अनुसूचित जनजाति का हो और भारत मूलक वास्तविक प्रत्यावर्तित व्यक्ति हो और कीनिया, उगांडा या तंजानिया संयुक्त गणराज्य (भूतपूर्व टंगानिका और जंजीबार) से प्रवासित हो या जाम्बिया, मलावी, जेरे और इथियोपिया से भारत मूलक प्रत्यावर्तित व्यक्ति हो तो अधिक से अधिक आठ वर्ष।

(xiv) जिन भूतपूर्व सैनिकों और कमीशन प्राप्त अधिकारियों (आपातकालीन कमीशन प्राप्त अधिकारियों/अल्पकालीन सेवा कमीशन प्राप्त अधिकारियों सहित) को पहली जनवरी 1983 को कम

से कम 5 वर्ष की सैनिक सेवा की है और जो कदाचार या अश्रमता के आधार पर बरखास्त या सैनिक सेवा में हुई शारीरिक अपंगता या अश्रमता के कारण कार्यमुक्त न होकर अन्य कारणों से कार्यकाल के समापन पर कार्यमुक्त हुए हैं (इनमें वे भी सम्मिलित हैं जिनको कार्यकाल पहली जनवरी 1983 से छः महीनों के अन्दर पूरा होना है) उनके मामले में अधिक से अधिक 5 वर्ष तक।

- (xv) जिन भूतपूर्व सैनिकों और कमीशन प्राप्त अधिकारियों (आपातकालीन कमीशन प्राप्त अधिकारियों सहित) ने 1 जनवरी, 1983 को कम से कम पांच वर्ष की सैनिक-सेवा की है और जो कदाचार या अश्रमता के आधार पर बरखास्त या सैनिक सेवा में हुई शारीरिक अपंगता या अश्रमता के कारण कार्यमुक्त न होकर अन्य कारणों से कार्यकाल के समापन पर कार्यमुक्त हुए हैं (इनमें वे भी सम्मिलित हैं जिनका कार्यकाल 1 जनवरी, 1983 से छः महीने के अन्दर पूरा होता है) तथा जो अनुसूचित जातियों या अनुसूचित जनजातियों के हैं उनके मामले में अधिक से अधिक दस वर्ष तक।

- (xvi) यदि उम्मीदवार भूतपूर्व पश्चिम पाकिस्तान का वास्तविक विस्थापित व्यक्ति है जो पहली जनवरी, 1971 और 31 मार्च, 1973 की अवधि के दौरान भारत प्रवेश कर चुका था तो अधिक से अधिक तीन वर्ष तक।

- (xvii) यदि उम्मीदवार अनुसूचित जाति या अनुसूचित जनजाति का है और भूतपूर्व पश्चिम पाकिस्तान का वास्तविक विस्थापित व्यक्ति भी है जो पहली जनवरी, 1971 और 31 मार्च, 1973 की अवधि के दौरान भारत प्रवेश कर चुका था तो अधिक से अधिक आठ वर्ष तक।

6. उम्मीदवार ने—

- (क) भारत सरकार द्वारा अनुमोदित किसी विश्व-विद्यालय या बोर्ड की इंटरमीडिएट अथवा समकक्ष परीक्षा गणित के साथ और भौतिकी और रसायन विज्ञान में से कम से कम एक विषय लेकर प्रथम या द्वितीय श्रेणी में पास की हो।
- (ख) स्कूली शिक्षा की 10×2 प्रणाली के अन्तर्गत हायर सेकेंडरी (12 वर्ष) परीक्षा गणित के साथ और भौतिकी तथा रसायन विज्ञान में से कम से कम एक विषय लेकर प्रथम और/या द्वितीय श्रेणी में पास की हो, या
- (ग) किसी विश्वविद्यालय के तीन वर्ष के डिग्री पाठ्यक्रम के अन्तर्गत प्रथम वर्ष की परीक्षा या ग्रामीण उच्चतर शिक्षा की राष्ट्रीय परिषद की ग्रामीण

सेवाओं में तीन वर्ष के डिप्लोमा पाठ्यक्रम की प्रथम परीक्षा पास की हो या मद्रास विश्वविद्यालय (शाम के कालेज) के स्नातक कला विज्ञान के चार-वर्षीय पाठ्यक्रम के चौथे वर्ष में प्रोवेंसि के लिए तीसरे वर्ष की परीक्षा पास की हो जिसमें गणित के साथ भौतिकी और रसायन विज्ञान में कम से कम एक विषय रहा हो, लेकिन शर्त यह है कि कि डिग्री/डिप्लोमा पाठ्यक्रम शुरू करने से पहले उसने उच्चतर माध्यमिक परीक्षा या पूर्व विश्वविद्यालय या समकक्ष परीक्षा प्रथम या द्वितीय श्रेणी में पास की हो।

जिन उम्मीदवारों के तीन वर्षीय पाठ्यक्रम के अन्तर्गत प्रथम/द्वितीय वर्ष की परीक्षा प्रथम या द्वितीय श्रेणी में गणित के साथ और भौतिकी और रसायन विज्ञान में से एक विषय के साथ पास की हो वे आवेदन पत्र भेज सकते हैं, लेकिन शर्त यह है कि प्रथम और द्वितीय वर्ष की परीक्षा किसी विश्वविद्यालय द्वारा ली गई हो; या

- (घ) भारत सरकार द्वारा अनुमोदित किसी विश्व-विद्यालय की पूर्व इंजीनियरी परीक्षा प्रथम या द्वितीय श्रेणी में पास की हो; या

- (ङ) किसी भारतीय विश्वविद्यालय या मान्यताप्राप्त बोर्ड की पूर्ण व्यावसायिक/पूर्व तकनीकी परीक्षा जो उच्चतर माध्यमिक या पूर्व विश्वविद्यालय स्तर के एक वर्ष के बाद ली गई हो प्रथम या द्वितीय श्रेणी में पास की हो और परीक्षा के विषयों में गणित के साथ भौतिकी और रसायन विज्ञान में कम से कम एक परीक्षा का विषय रहा हो; या

- (च) किसी विश्वविद्यालय के पांच-वर्षीय इंजीनियरी डिग्री पाठ्यक्रम के अन्तर्गत प्रथम वर्ष की परीक्षा पास की हो, लेकिन शर्त यह है कि डिग्री पाठ्यक्रम शुरू करने से पहले उसने उच्चतर माध्यमिक परीक्षा या पूर्व विश्वविद्यालय या समकक्ष परीक्षा प्रथम या द्वितीय श्रेणी में पास की हो।

जिन उम्मीदवारों ने पांच-वर्षीय इंजीनियरी डिग्री पाठ्यक्रम की प्रथम वर्ष की परीक्षा प्रथम या द्वितीय श्रेणी में पास की हो वे भी आवेदन पत्र भेज सकते हैं लेकिन शर्त यह है कि प्रथम वर्ष की परीक्षा विश्वविद्यालय द्वारा ली गई हो; या

- (छ) केरल और कालीकट के विश्वविद्यालयों से गणित के साथ भौतिकी और रसायन विज्ञान में से कम से कम एक विषय लेकर पूर्व-स्नातक परीक्षा, प्रथम या द्वितीय श्रेणी में पास की हो।

नोट (i)—जिन उम्मीदवारों की विश्वविद्यालयों/बोर्ड द्वारा इंटरमीडिएट या उपर्युक्त किसी अन्य परीक्षा में कोई विशिष्ट श्रेणी न दी गई हो उन्हें भी शैक्षणिक दृष्टि से पात्र समझा जाएगा लेकिन शर्त यह है कि उसका प्राप्तियों का कुल योग संबंधित विश्वविद्यालय/बोर्ड द्वारा निर्धारित प्रथम या द्वितीय श्रेणी के अंकों की सीमा में हो।

नोट (ii)—कोई ऐसा उम्मीदवार जो कि ऐसी परीक्षा में बैठ चुका है जिसे पास करने से वह इस परीक्षा में बैठने का पात्र बनता है लेकिन जिनके परीक्षा फल की सूचना उसने नहीं मिली है इस परीक्षा में प्रवेश के लिए आवेदन पत्र भेज सकता है। यदि कोई उम्मीदवार किसी ऐसी अर्हक परीक्षा में बैठना चाहता है तो वह भी आवेदन पत्र दे सकता है। ऐसे उम्मीदवार को यदि वह अन्यथा पात्र हो, तो परीक्षा में प्रवेश मिल जाएगा, लेकिन उसके प्रवेश को अंतिम समझा जाएगा और यदि वह उस परीक्षा का पास करने का प्रमाण यथासंभव शीघ्र और किसी भी हालत में 19 अगस्त, 1983 तक पेश नहीं करता तो उस के प्रवेश को रद्द कर दिया जाएगा।

नोट (iii)—आपवादिक मामलों में, आयोग किसी ऐसे उम्मीदवार को शैक्षणिक दृष्टि से अर्हक मान सकता है जिसके पास इस नियम में निर्धारित अर्हताओं में से कोई भी अर्हता न हो लेकिन ऐसी अर्हताएं हों, जिसके स्तर के बारे में आयोग का यह मत हो कि उनके आधार पर उम्मीदवार परीक्षा में प्रवेश देना उचित है।

नोट (iv)—जिन उम्मीदवारों के पास राज्य तकनीकी-शिक्षा-बोर्डों द्वारा दिए गए इंजीनियरी डिप्लोमा है वे स्पेशल क्लास रेलवे अप्रेंटिस परीक्षा में प्रवेश के पात्र नहीं हैं।

7. उम्मीदवार के लिए आवश्यक होगा कि वह आयोग के नोटिस के पैरा 5 में विनिर्दिष्ट फीस दे।

8. जो व्यक्ति पहले से ही सरकारी नौकरी में आकस्मिक या वैनिक दर कर्मचारी से इतर स्थायी या अस्थायी हैसियत से या कार्य प्रभारित कर्मचारियों की हैसियत से काम कर रहे हैं अथवा जो लोक उद्यमों के अधीन सेवारत हैं, उन्हें यह परिचय (अंडरटेकिंग) प्रस्तुत करना होगा कि उन्होंने लिखित रूप से अपने कार्यालय/विभाग के अध्यक्ष को सूचित कर दिया है कि उन्होंने इस परीक्षा के लिए आवेदन किया है।

उम्मीदवारों को ध्यान रखना चाहिए कि यदि आयोग को उनके नियोक्ता से उनके उक्त परीक्षा के लिए आवेदन करने/परीक्षा में बैठने से सम्बद्ध अनुमति रोकते हुए कोई पत्र मिलता है तो उनका आवेदन पत्र अस्वीकृत/उनकी उम्मीदवारी रद्द कर दी जाएगी।

9. परीक्षा में प्रवेश के लिए कोई उम्मीदवार पात्र है या नहीं, इस संबंध में आयोग का निर्णय अंतिम होगा।

10. जब तक किसी उम्मीदवार के पास आयोग से प्राप्त प्रवेश प्रमाण-पत्र नहीं होगा तब तक उसे परीक्षा में नहीं बैठने दिया जाएगा।

11. जो उम्मीदवार आयोग द्वारा निम्नांकित कदाचार का दोषी घोषित होता है या हो चुका है :—

(i) किसी प्रकार से अपनी उम्मीदवारी का समर्थन प्राप्त करना ; या

- (ii) किसी व्यक्ति के स्थान पर स्वयं प्रस्तुत होना ; या
- (iii) अपने स्थान पर किसी दूसरे को प्रस्तुत करना ; या
- (iv) जाली प्रलेख या फेर-बदल किए गए प्रलेख प्रस्तुत करना ; या
- (v) अशुद्ध या असत्य वक्तव्य देना या महत्वपूर्ण सूचना को छिपा कर रखना ; या
- (vi) परीक्षा के लिए अपनी उम्मीदवारी के संबंध में किसी अनियमित या अनुचित लाभ उठाने का प्रयास करना ; या
- (vii) परीक्षा के समय अनुचित तरीके अपनाए हों ; या
- (viii) उत्तर पुस्तिका(ओं) पर असंगत बातें लिखी हों जो अश्लील भाषा या अभद्र आशय की हों ; या
- (ix) परीक्षा भवन में और किसी प्रकार का दुर्व्यवहार किया हो ; या
- (x) परीक्षा चलाने के लिए आयोग द्वारा नियुक्त कर्मचारियों को परेशान किया हो या अन्य प्रकार की शारीरिक क्षति पहुंचाई हो ; या
- (xi) परीक्षा की अनुमति देते हुए उम्मीदवारों को भेजे गए प्रमाण-पत्रों के साथ जारी अनुदेशों का उल्लंघन किया हो, अथवा
- (xii) उपर्युक्त वाक्यांशों में निर्धारित सभी या कोई भी कृत्य करने का प्रयास करने या उसे अवहेलित करने, जैसा भी मामला हो, का दोषी हो या आयोग द्वारा दोषी घोषित किया गया हो तो उसके विरुद्ध आपराधिक अभियोग चलाए जाने के प्रति-रिक्त निम्नलिखित कार्रवाई भी की जा सकती है :—
 - (क) आयोग द्वारा उसे उस परीक्षा के लिए जिसका वह उम्मीदवार है, अनर्हक घोषित किया जा सकता है ; या
 - (ख) उसे स्थायी रूप से या विनिर्दिष्ट अवधि के लिए निम्नलिखित से विवर्जित किया जा सकता है :—
 - (1) आयोग द्वारा स्व-आयोजित परीक्षा या चयन से ;
 - (2) केन्द्रीय सरकार द्वारा अपने अधीन किसी नौकरी से ; और
 - (ग) यदि वह पहले से ही सरकारी नौकरी में हो तो उपर्युक्त नियमों के अधीन उसके विरुद्ध अनुशासन की कार्रवाई की जा सकती है।

किन्तु शर्त यह है कि इस नियम के अधीन कोई शास्ति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक

- (i) उम्मीदवार को इस सम्बन्ध में लिखित अभ्यावेदन जो वह देना चाहे, प्रस्तुत करने का अवसर न दिया गया हो; और
- (ii) उम्मीदवार द्वारा अनुमत समय में प्रस्तुत अभ्यावेदन पर, यदि कोई हो, विचार न कर लिया गया हो।

12. जो उम्मीदवार लिखित परीक्षा में उतने न्यूनतम अंक प्राप्त कर लेते हैं, जितने आयोग स्वविवेक से निर्धारित करें, उन्हें आयोग व्यक्तित्व परीक्षा हेतु साक्षात्कार के लिए बुलाएगा।

किन्तु यदि आयोग की राय में अनुसूचित जाति या अनुसूचित जन जाति के उम्मीदवारों को उनके लिए आरक्षित रिक्तियों को भरने के उद्देश्य से सामान्य स्तर के आधार पर पर्याप्त संख्या में साक्षात्कार के लिए बुलाना संभव न हो तो आयोग द्वारा उन्हें निर्धारित स्तर में छूट दी जा सकती है।

13. परीक्षा के बाद आयोग हर उम्मीदवार को अंतिम रूप से दिए गए कुल अंकों के अनुसार योग्यता के आधार पर उम्मीदवारों की एक सूची बनाएगा और उसी क्रम से उन उम्मीदवारों को, जिन्हें आयोग परीक्षा में अंक सप्ता, उतनी अनारक्षित रिक्तियों पर नियुक्ति के लिए सिफारिश की जाएगी जितनी रिक्तियों को परीक्षा परिणाम के आधारेण पर भरने का निर्णय किया गया हो।

परन्तु अनुसूचित जातियों या अनुसूचित जन जातियों के लिए आरक्षित जितनी रिक्तियां सामान्य स्तर के आधार पर भरने से रह जाएं, उन्हें भरने के लिए आयोग, सामान्य स्तर को शिथिल करके, अनुसूचित जाति या अनुसूचित जन जाति के उम्मीदवारों को सिफारिश कर सकता है भले ही परीक्षा में योग्यताक्रम के अनुसार उनका स्थान कहीं भी हो बशर्ते वे सेवा में नियुक्ति के योग्य हों।

14. प्रत्येक उम्मीदवार का परीक्षाफल किम रूप में और किस ढंग से भेजी जाये, इस बात का निर्णय आयोग स्वविवेक से करेगा और परिणाम के संबंध में आयोग उम्मीदवारों से कोई पत्र व्यवहार नहीं करेगा।

15. परीक्षा में सफल होने से तब तक नियुक्ति का अधिकार नहीं मिल जाता जब तक सरकार आवश्यक जांच पड़ताल के बाद इस बात से संतुष्ट न हो जाए कि उम्मीदवार उसके चरित्र और पूर्ववृत्त को ध्यान में रखते हुए सरकारी सेवा में नियुक्ति के लिए सर्वथा उपयुक्त हो।

16. उम्मीदवार के लिए आवश्यक है कि वह मानसिक और शारीरिक दृष्टि से पूर्णतया स्वस्थ हो और उसमें कोई ऐसा शारीरिक दोष न हो जिसके कारण सेवा के अधिकारी के नाते उसके कर्तव्य पालन में बाधा पड़ने की संभावना हो। जो उम्मीदवार ऐसी डाक्टरी परीक्षा के बाद जैसा कि सरकार या नियुक्ति करने वाला प्राधिकारी जैसी स्थिति हो, 3—421 GI/82

विनिर्दिष्ट करे इन आवश्यक बातों को पूरा नहीं करता, उसे नियुक्त नहीं किया जाएगा। केवल उन्हीं उम्मीदवारों को डाक्टरी परीक्षा ली जाएगी जिनकी नियुक्ति के बारे में विचार होने की संभावना है। डाक्टरी परीक्षा के समय उम्मीदवारों को संबंधित चिकित्सा मंडल को र० 16-00 (रुपये सोलह) फीस देनी होगी।

नोट:—उम्मीदवारों को किसी प्रकार की निराशा न हो,

इनके लिए उन्हें सलाह दी जाती है कि परीक्षा में प्रवेश के लिए आवेदन करने से पहले सिविल सर्जन स्तर के किसी सरकारी चिकित्सा अधिकारी से परीक्षा करा लें। नियुक्ति से पहले उम्मीदवारों की किस प्रकार की डाक्टरी परीक्षा होगी और इसमें उनसे किस स्तर की अपेक्षा की जाएगी, इसका ब्योरा इन नियमों के परिशिष्ट II में दिया गया है। अपाहिज भूतपूर्व सैनिक कर्मचारियों के संबंध में प्रत्येक सेवा की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए इन मानकों से छूट दी जाएगी।

17. कोई भी व्यक्ति,

(क) जिसने ऐसे व्यक्ति से विवाह किया हो अथवा विवाह करने की संविदा की हो, जिसकी एक पत्नी/जिसका एक पति जीवित हो अथवा

(ख) जिसने एक पत्नी/पति के रहते हुए किसी व्यक्ति से विवाह किया हो अथवा विवाह करने की संविदा की हो,

सेवा में नियुक्ति के लिए पात्र नहीं होगा।

परन्तु यदि केन्द्रीय सरकार इस बात से संतुष्ट हो कि ऐसे व्यक्ति तथा विवाह के दूसरे पक्ष पर लागू होने वाली स्वीय विधि के अन्तर्गत इस प्रकार का विवाह अनमेय है और ऐसा करने के अन्य कारण हैं तो वह किसी व्यक्ति को इस नियम के प्रवर्तन से छूट दे सकती है।

18. इस परीक्षा के माध्यम से जयन किए गए विशेष श्रेणी अप्रेंटिसों के लिए अप्रेंटिसी की शर्तें परिशिष्ट-III में दी गई हैं। यांत्रिक इंजीनियरों की भारतीय रेल सेवा से संबंधित संक्षिप्त विवरण भी परिशिष्ट IV में दिए गए हैं।

हिम्मत सिंह, सचिव, रेलवे बोर्ड

परिशिष्ट—I

(देखिए नियम 3)

परीक्षा निम्नलिखित योजना के अनुसार आयोजित की जाएगी:—

भाग 1—नीचे दर्शाए गए विषयों में अधिकतम 700 अंकों की लिखित परीक्षा।

भाग 2—व्यक्तित्व परीक्षण जिसमें अधिकतम अंक 200 होंगे (देखिए नियम 12)।

2. भाग 1 के अन्तर्गत लिखित परीक्षा के विषय प्रत्येक विषय प्रश्न-पत्र के लिए निर्धारित समय और अधिकतम अंक निम्नलिखित होंगे:—

क्रम सं०	विषय	कोड सं०	निर्धारित समय	अधिकतम अंक
1.	अंग्रेजी	01	2 घंटे	100
2.	सामान्य विज्ञान	02	2 घंटे	100
3.	भौतिकी	03	2 घंटे	100
4.	रसायन विज्ञान	04	2 घंटे	100
5.	गणित I (बीज गणित, प्रारंभिक विस्तार- कलन, त्रिकोण- मिति और विश्ले- षणात्मक ज्यामिति)	05	2 घंटे	100
6.	गणित II (कलन अन्तर तथा समाकलन और यांत्रिकी स्पैतिकी तथा गतिकी)	06	2 घंटे	100
7.	मनोवैज्ञानिक परीक्षण	07	1 घंटा	100
			योग	700

3. सभी विषयों के प्रश्न-पत्रों में केवल “वस्तुपरक” प्रश्न होंगे, नमूने के प्रश्नों सहित विवरण के लिए आयोग के नोटिस (उपाबन्ध-11) के साथ लगी उम्मीदवार “सूचना पुस्तिका” देखें।

4. प्रश्न-पत्रों में जहाँ आवश्यक हो केवल माप व तोल की मीट्रिक प्रणाली से सम्बद्ध प्रश्न दिये जाएंगे।

5. प्रश्न-पत्र लगभग इंटरमीडिएट स्तर के होंगे।

6. उम्मीदवार उत्तरों को अपने ही हाथ से लिखें। उन्हें किसी भी हालत में उत्तर लिखने के लिए किसी व्यक्ति की सहायता नहीं दी जाएगी।

7. परीक्षा का पाठ्यक्रम संलग्न अनुसूची में दिया गया है।

8. आयोग परीक्षा के किसी एक विषय या सभी विषयों के लिए अर्हक अंक निर्धारित कर सकता है।

9. उम्मीदवार वस्तुपरक प्रश्नपत्रों (परीक्षण पुस्तिका) का उत्तर देने के लिए कैलकुलेटरो का प्रयोग नहीं कर सकते। अतः वे इन्हें परीक्षा भवन में न लाएं।

अनुसूची

अंग्रेजी (कोड सं० 01)—प्रश्न इस प्रकार के होंगे जिनसे उम्मीदवार की समझ और भाषा पर अधिकार का पता लग सके।

सामान्य ज्ञान (कोड सं० 02)

इस प्रश्न-पत्र का उद्देश्य उम्मीदवार को अपने चारों ओर के वातावरण और सामाजिक व्यवस्थाओं की सामान्य

जानकारी का परीक्षण करना है। प्रश्नों के उत्तरों का स्तर उस स्तर का होगा जैसा कि 12वीं कक्षा या समकक्ष स्तर के विद्यार्थियों का होता है।

व्यक्ति और उसका परिवेश

जीवन का विकास, पौधे और पशु, वंशागत और परिवेश अनुवंशिकी, प्रकृति, क्रोमोसोम—उत्पत्ति।

मानव शरीर की जानकारी—पोषाहार, संतुलित भोजन, प्रतिस्थायी खाद्य। महामारियों और सामान्य रोगों की रोक-थाम सहित लोक स्वास्थ्य और स्वच्छता। वातावरणीय प्रदूषण और उसकी रोकथाम। खाद्य अपमिश्रण, खाद्यान्नों और उनसे निर्मित उत्पादों को सही प्रकार से स्टोर करना तथा परीक्षण। जनसंख्या विस्फोट, जनसंख्या नियंत्रण, खाद्य और कच्चे सामान का उत्पादन। पशुओं तथा पौधों का प्रजनन, कृत्रिम गर्भाधान, खाद और उर्वरक, फसल रक्षण उपाय, अधिकतम किस्में और हरित क्रांति, भारत के मुख्य अनाज और नकदी फसल।

सौर परिवार और पृथ्वी। ऋतुएं, जलवायु, मौसम। भूमि—इसकी रचना और अपरदन। वन तथा उनके उपयोग। प्राकृतिक संकट (चक्रवात, तूफान, बाढ़, भूकम्प, ज्वालामुखी उद्गार) पर्वत और नदियां और भारत में सिंचाई के लिए उनका योगदान। प्राकृतिक साधनों का वितरण और भारत में उद्योग। तेल सहित भूगत खनिजों की खोज। भारत के वनस्पति जात और प्राणिजात के विशेष संदर्भ के साथ प्राकृतिक साधनों विनियम। भारत का इतिहास, राजनीति और समाज।

वैदिक, महावीर, बुद्ध, मौर्य, शुंग, ग्रान्ध कुशान, गुप्त काल (मौर्य कालीन स्तम्भ, स्तूप कंदराएं, सांची, मथुरा और गंधर्व विद्यालय मंदिर वास्तुकला, अजंता और एलोरा) इस्लाम के आने के साथ नई शक्तियों की उत्पत्ति और व्यापक संबंधों की स्थापना। सामंतवाद से पूंजीवाद में स्थानान्तरण। यूरोपीय संबंधों की शुरुआत। भारत में ब्रिटिश शासन की स्थापना। राष्ट्रीयवाद और स्वतन्त्रता प्राप्ति के लिए राष्ट्रीय स्वतन्त्रता संग्राम।

भारत का संविधान और इसकी नहत्त्वपूर्ण विशेषताएं—लोकतंत्र, धर्मनिरपेक्षता, समाजवाद, समानता के अवसर और सरकार की संसदीय प्रणाली, प्रमुख राजनीतिक विचारधाराएं—लोकतंत्र, समाजवाद, साम्यवाद और अहिंसा के गांधीवाद विचार। भारतीय राजनीतिक दल, प्रभावशाली गुट, लोकमत और प्रेस, चुनाव प्रणाली।

भारत की विदेश नीति और गुट निरपेक्षता—शस्त्र निर्माण होड़, शक्ति संतुलन। विश्व संगठन—राजनैतिक, सामाजिक, आर्थिक और सांस्कृतिक पिछले दो वर्षों के दौरान भारत और विदेश में घटित प्रमुख घटनाएं (खेलकूद और सांस्कृतिक कार्यक्रमों सहित)।

भारतीय सामाजिक व्यवस्था की मुख्य विशेषताएं—जाति व्यवस्था में हाल में हुए परिवर्तनों और दृष्टिकोण, अल्पसंख्यक सामाजिक संस्थाएं—विवाह, परिवार, धर्म और संस्कृति संक्रमण।

श्रम विभाजन, सहकारिता, टकराव और प्रतियोगिता, सामाजिक नियंत्रण—पुरस्कार और सजा, कला, कानून, रीति-रिवाज, गलत प्रचार, लोकमत, सामाजिक नियंत्रण की एजेंसियां—परिवार, धर्म, राज्य, शैक्षिक संस्थाएं, सामाजिक परिवर्तन के कारण—आर्थिक, प्रौद्योगिकीय, जनसांख्यिकीय, सांस्कृतिक क्रांति की संकल्पना।

भारत में सामाजिक विघटन

जातिवाद, साम्प्रदायिकता, जनजीवन में भ्रष्टाचार, युवक अशांति, भीख मांगना, औषध, अपराधवृत्ति और अपराध, गरीबी और बेरोजगारी।

सामाजिक योजना और भारतीय सामुदायिक विकास का कल्याण और श्रम कल्याण; अनुसूचित जातियों और पिछड़े वर्गों का कल्याण।

धन कुराधान, मूल्य, जनसांख्यिकीय, दृष्टिकोण, राष्ट्रीय आय, आर्थिक विकास, निजी और लोक क्षेत्र, योजना में आर्थिक और गैर आर्थिक कारण, संतुलित बनाम असंतुलित विकास, कृषि बनाम औद्योगिक विकास, स्फीति और साधन जुटाने से संबंध मूल्य स्थिरीकरण समस्याएं, भारत की पंच-वर्षीय योजनाएं।

भौतिकी (कोड सं० 03)

वर्नियर, स्क्रू, गेज, स्पीरोमीटर और आप्टिकल लीवर का प्रयोग करते हुए लम्बाई की माप।

समय और द्रव्यमान का माप।

सरल रेखिक गति और विस्थापन, वेग और त्वरण के बीच सम्बन्ध।

न्यूटन के गति के नियम : संवेग, आवेग, कार्य, ऊर्जा और शक्ति।

वर्षण गुणांक

बल क्रिया के अन्तर्गत पिंडों का संतुलन। बल का आघूर्ण : युगवत न्यूटन का गुरुत्वाकर्षण सिद्धांत। पलायन वेग। गुरुत्व के कारण त्वरण।

द्रव्यमान तथा भार। गुरुत्वकेन्द्र। एकसमान चक्रीय गति। अभिकेन्द्र बल। सरल आवर्त गति। सरल लोलक।

द्रव में दबाव और इसकी विभिन्न गहराई। पास्कल का नियम। आर्कमिडीज का सिद्धांत। तैरने वाले पिण्ड। परिवेशी दबाव और इसकी माप।

तापमान और इसकी माप। तापीय प्रसार। गैस नियम और परम ताप। विशिष्ट ऊष्मा। गुप्त ऊष्मा और उनकी माप। गैसों की विशिष्ट ऊष्मा। ऊष्मा का यांत्रिक समकक्ष। आंतरिक ऊर्जा और ऊष्मागतिकी का पहला नियम। समतापी और रुद्धोष्म परिवर्तन।

ऊष्मा संचरण : तापीय चालकता।

तरंग गति, अनुदैर्घ्य और अनुप्रस्थ तरंगें। प्रगामी और अप्रगामी तरंगें। गैस में ध्वनि का वेग और विविध कारणों पर निर्भरता। अनुनाद परिघटना (वायु स्तंभ और रज्जू)।

प्रकाश का परावर्तन और आवर्तन। वक्र दर्पणों और लेंसों द्वारा बिम्ब रचना। सूक्ष्मदर्शी और दूरदर्शी (दृष्टि दोष)।

प्रिज्म :—विचयन और प्रकीर्णन। न्यूनतम विचलन। दृश्य स्पेक्ट्रम।

छड़ चुम्बक का क्षेत्र। चुम्बकीय आघूर्ण। भूचुम्बकीय क्षेत्र के तत्व चुम्बकत्वमापी। डाय, पैरा और फेरी चुम्बकत्व।

विद्युत चार्ज, विद्युत क्षेत्र और विभव : कोलम्ब नियम।

विद्युत धारा :—विद्युत सेल, ई० एम० एस० प्रतिरोध : एमीटर और वोल्टमीटर। ओह्म का नियम : श्रेणी और समानान्तर में प्रतिरोध, विशिष्ट प्रतिरोध और चालकता। धारा का तापन प्रभाव।

व्हीटस्टोन ब्रिज, विभवमापी।

धारा का चुम्बकीय प्रभाव : सीधे तार कुंडली और सोलिनायड :—विद्युत चुम्बक ; विद्युत घंटी।

चुम्बकीय क्षेत्र में चालक वाली धारा पर बल : चल कुंडलीधारामापी ; एमीटर या वोल्टमीटर में परिवर्तन।

धारा के रासायनिक प्रभाव : प्राथमिक और स्टोरेज सेल में उनकी क्रियाविधि, विद्युत अपघटन के नियम।

विद्युच्चुम्बकीय प्रेरणा, सरल ए० सी० तथा डी० सी० जनित्र। ट्रांसफार्मर, अपघटन, कुंडली।

कैथोड किरणें, एलेक्ट्रान की खोज, परमाणु का बोहर माडल। डायोड और परिशोधक के रूप में इसके उपयोग।

एक्स किरणों का उत्पादन, गुण और उपयोग।

विघटनात्मकता :— ऐल्फा, बीटा और गामा किरणें।

नाभिकीय ऊर्जा, विखंडन और संलयन : द्रव्यमान का ऊर्जा में परिवर्तन, श्रृंखला अभिक्रिया।

रसायन विज्ञान (कोड सं० 04)

भौतिक रसायन विज्ञान

1. परमाणु संरचना, संक्षेप में पूर्ण माडल। त्रिविम माडल के रूप में परमाणु। कक्षाय परिसंकल्पना। क्वांटम, संख्या और उनकी विशेषता ; केवल आरम्भिक। अभिक्रिया। पाली का अपवर्जन सिद्धान्त। इलेक्ट्रानिक विन्यास। आफ्नू सिद्धान्त एस० पी० डी० और एफ० ब्लाक तत्व।

आवर्ती वर्गीकरण—केवल दीर्घ रूप। आवर्त और इलेक्ट्रानिक विन्यास परमाणु अनुपात। आवर्तक और ग्रुपों में विद्युत नकारात्मकता।

2. रासायनिक आबन्धन, इलेक्ट्रॉलेंट, कोबलेट, कोडि-नेट की बलेंट बन्धन। जा० तथा एक्स० बन्धनों के बन्धन गुण, जल, हाइड्रोजन, सल्फाइड, मिथेन और अमोनियम क्लोराइड जैसे सरल अणुओं के आकार। मोलेक्यूलर सम्बन्ध और हाइड्रोजन आबन्धन।

3. रासायनिक अभिक्रिया; ऊर्जा परिवर्तन ऊष्मा उन्मोची और ऊष्माशोषी। अभिक्रिया। ऊष्मागतिकी के प्रथम नियम का प्रयोग। स्थिर ऊष्मा संकलन की हैस का नियम।

4. रासायनिक संकलन और अभिक्रिया की दरें। द्रव्य मान व क्रिया का नियम। दबाव के प्रभाव। तापमान और अभिक्रिया दर पर केन्द्रीयकरण (ला चेटलियर के सिद्धांत पर आधारित गणात्मक अभिक्रिया) आणविकता प्रथम तथा

द्वितीय क्रम अभिक्रियाएं। संक्रियमण का ऊर्जा परिकल्पन। अमोनिया और सल्फर ट्राइआक्साइड के निर्माण के लिए प्रयोग।

5. विलयन : वास्तविक विलयन, कोलोइडल विलयन और स्थगन। तत्त विलयनों के अणुसंख्य गुणधर्म और विलान पदार्थों के अणु भार निश्चित करना। क्वाली बिन्दुओं का उदयन; हिमांक अवसादन। आस्मेट दशाव। राट का नियम (केवल अनुष्मागतिकी अभिक्रिया)।

6. विद्युत रसायन विज्ञान :—विद्युत अपघटन। विद्युत अपघटन का फैराडे नियम। आयनी संयोजन। धुलनशीलता उत्पाद। प्रबल तथा क्षीण अपघटन। अम्ल तथा बेस (लौहल तथा ब्रूनस्टाड की परिकल्पना)। पी० एच० तथा उभय प्रतिरोधी विलयन।

7. आक्सीकरण :—अपचयन, आधुनिकी इलेक्ट्रानिकी परिकल्पना और आक्सीजन अंक।

8. प्राकृतिक और कृत्रिम विघटनक्षमता :—नाभिकीय विखंडन और संलयन। विघटन नाभिक समस्थानिकों के उपयोग अकार्बनिक रसायन विज्ञान

तत्त्वों का संक्षिप्त अभिक्रिया और उनके औद्योगिकीय महत्वपूर्ण मिश्रण।

1. हाइड्रोजन : आवत तालिका में स्थिति। हाइड्रोजन का समस्थानिक मूणात्मक तथा घनात्मक विद्युति। जल, कठोर तथा मृदु जल; उद्योगों में जल का उपयोग। भारी पानी और इसके उपयोग।

2. ग्रुप I तत्व। सोडियम हाइड्रोक्साइड का विनिर्माण। सोडियम कार्बोनेट। सोडियम बाइकार्बोनेट और सोडियम क्लोराईड।

3. ग्रुप II तत्व। आशु तथा बुझा हुआ धूना। जिप्सम। प्लास्टर आफ पैरिस। मैग्नीशियम सल्फेट और मैग्नीशिया।

4. ग्रुप III तत्व : वीरक्स, एलुमिया और एलम।

5. ग्रुप IV तत्व। कोयला, लकड़ी तथा ठोस ईंधन। सिलिकेट, जोलिटिस तथा अर्द्धसुधारक। शीशा (प्रारम्भिक अभिक्रिया)।

6. ग्रुप V तत्व। अमोनिया और नाइट्रिक अम्ल का विनिर्माण। गैस फास्फेट और निरापद विद्यासलाई।

7. ग्रुप VI तत्व। हाइड्रोजन पर आक्साइड, गंधक सल्फ्यूरिक अम्ल की ऊपररूपता। गन्धक के आक्साइड।

8. ग्रुप VII तत्व। क्लोरिन क्लोरीन का विनिर्माण तथा उपयोग। ब्रोमीन और आयोडीन। हाइड्रोक्लोरिक अम्ल। क्लोरीन पाउडर।

9. ग्रुप (उत्कृष्ट गैस) हीलियम और इसके उपयोग।

10. धातुकर्मीय संसाधन—तांबा, लोहा, एल्यूमीनियम, चांदी, सोना, जस्त तथा सीसे के दिशिष्ट सन्दर्भ के साथ धातुओं की निकालने की सामान्य पद्धतियां। इन धातुओं की सर्वनिष्ठ मिश्रधातु; निकिल मैग्नीज, इस्पात।

कार्बनिक रसायन विज्ञान

1. कार्बन का टेट्रोहेड्रल स्वरूप। संस्करण और जी० एन० बन्धन तथा उनकी सापेक्षिक शक्ति। कल तथा बहु बन्धन। अणु का आकार। ज्यामितीय तथा प्रकाशीय समावयवता।

2. एलकेन, एलकीन और एल्कलीन के तैयार करने के गुणधर्मों और अभिक्रियाओं की सामान्य पद्धतियां। पेट्रोलियम और इसकी परिष्करण ईंधन के रूप में इसके उपयोग।

एरोमैटिक हाइड्रोकार्बन :—

अनुनाद और एरोमैटिकता : बैन्जीन तथा नैप्यालीन और उसके सादृश्य एरोमैटिक प्रतिस्थापन अभिक्रियाएं।

हैलोजीन व्युत्पत्तियां; क्लोरोफार्म कार्बन, टेट्राक्लोराइड, क्लोरोबैन्जीन—डी० डी० टी० और गमवसीन।

4. हाइड्रोक्सी मिश्रण :—प्राथमिक और द्वितीय और तृतीयक एल्कोहल मिथानाल, एथानाल, गलीसरोल और फिनोल के तैयार करने, गुणधर्म उपयोग। एलिफैटिक कार्बन अणु पर प्रतिस्थापन अभिक्रियाएं।

5. प्रथर :—डाइथाइल ईथर।

6. एलडीहाइड्स और कंटारा। फार्मलडीहाइड। एसी-टेलीडीहाइड। बेजलडीहाइड, एसीटीन एसोटोफीनाल।

7. नाइट्रो योगिक एमीन; नाइट्रोबैन्जीन : टी० एन० टी। एनीलीन डाइजोनियम योगिक। एजोडाइज।

8. कार्बीक्सीलिक अम्ल : फोर्माक, एसिटिक बैनजोइक और सेलिसिलिक अम्ल, एसिटाल सेलीसिलिक अम्ल।

9. एस्टर : इथाइलरोसीटेट, मिथाइल रोसीसिलेट्स, इथाइल बेनजोर।

10. पालीमर्स : पोलीथीन, टेजलान, पर्सपैक्स, कृत्रिम रब, नायलन और पोलिस्टल तत्त्व।

11. कार्बोहाइड्रेट्स, वसा और लिपीड्स, एमीनी अम्ल और प्रोटीन विटामिन और हार्मोन्स की असंरचनात्मक अभिक्रिया।

गणित-I (कोड सं० 05)

बीजगणित

अंक प्रणाली—वास्तविक अंक। पूर्णांक। परिमेय और अपरिमेय तथा उनके प्रारम्भिक गुणधर्म।

प्रारम्भिक अंक सिद्धांत—विभाजन, इलेगोस्थिम विधि। अभाज्य और संयुक्त संख्याएं गुणित तथा गुणनखण्ड। गुणनखण्ड प्रमेय। महत्तम समापवर्तक और लघुतम समापवर्तक। युक्लाडीन ऐल्मोन्थिम।

लघुगुणक और उनका प्रयोग

आधारी संक्रिया : सरल गुणनखंडन। बहुपदों का महत्तम, समापवर्तक, लघुतम समापवर्तक। द्विघाती समीकरणों का हल, इसके हल और गुणांक में सम्बन्ध।

भाजक एल्मोन्थिम

सूचकों के नियम, ए० पी० और जी० टी० ज्यामितीय श्रेणियों और इसका आवर्ती दशमलव भिन्न में प्रयोग।

क्रमचय और संतोहन। घनात्मक पूर्णांक सूचक के लिए द्विपद परिमय। सन्निकटन के लिए परिमेय सूचकों के लिये द्विपद प्रमेय का प्रयोग।

युगपत यौगिक समीकरण (तीन अज्ञात संख्याओं तक) और उनके हल। एक्स 1 एक्स 2 और एक्स 3 पर बाई के दिये हुए मूल्यों के लिये द्विघाती वक्र बाई-0-10 बी० एक्स० सी० एक्स० 2 का संयोजन।

युगपत रेखिक असमिका (दो अज्ञात संख्याओं में) और उनका ग्राफ। 2×2 मैट्रोसिज और प्रारम्भिक संक्रिया। तत्समक आव्यूह। 3 से अधिक क्रम का आव्यूह निश्चयन का विषय।

प्रारम्भिक विस्तार कलन

समकल आकृति का क्षेत्रफल। घनों पिरामिडों, लम्ब-वृत्तीय बेलनों के आयतन और घरातल—शंकू और गोलक।

(उपर्युक्त अध्यायों से सम्बद्ध व्यावहारिक प्रश्न पूछे जायेंगे और आवश्यकतानुसार यथोचित सूत्र दिये जायेंगे।)

त्रिकोणमिति

कोण और उनकी कोटियों और रेडियन में माप। त्रिकोणमितीय अनुपात। योग के सूत्र। कोणों के अपवर्तकों और अपवर्तकों के साइन की लाइन और टेनजेंट। साइन की लाइन और टेजेंट का अवर्तिता और ग्राफ। सरल ऊंचाई और दूरी के सरल प्रश्न।

त्रिकोणमितीय समीकरणों का हल।

ऊंचाई और दूरी के सरल प्रश्न।

विश्लेषिक ज्यामिति

समतल में रेखा की समीकरण। प्रथम कोटि की सामान्य समीकरण। दो रेखाओं के बीच कोण। समान्तर और लम्बीय रेखाएं।

दो सीधी रेखाओं की काटिशियन समीकरण।

वृत्त का समीकरण। सामान्य समीकरण। वृत्त के स्पर्शी और सामान्य समीकरण। दो वृत्तों के मूलाक्ष। वृत्त-कुल।

परवलय दीर्घवृत्त और अतिपरवलय का मानक समीकरण। वक्र पर किसी बिन्दु पर स्पर्शी और सामान्य समीकरण।

(जहां आयोग उचित समझेगा उम्मीदवारों को 4 स्थान तक लॉगरिथमिक तालिकाओं के प्रयोग की अनुमति दी जा सकती है।)

गणित II (कोड सं० 06)

कलन (अवकल और पूर्णांक)

उदाहरणों द्वारा वास्तविक फलन और उनके ग्राफ। संयुक्त और व्युत्क्रम फलन वास्तविक फलनों का बीजगणित। परिमय और त्रिकोमितीय फलनों के उदाहरण और फल-फलन।

सीधा धारणा और फलन और योगस्तर का सांतन्य फलनों का उत्पत्ति और भागफल।

किसी बिन्दु पर फलन का व्युत्पन्न। परिवर्तन की तत्क्षणिक दर के रूप में व्युत्पन्न और वक्र का ढाल।

फलनों के योग, अन्तर, गुणनफल और भागफल की व्युत्पत्तियां। संयुक्त फलनों और 11 फलनों के व्युत्क्रम की व्युत्पत्तियां। बहुपद फलनों, परिमर फलनों, अपवर्तक फलनों, त्रिकोणमितीय फलनों और व्युत्क्रम त्रिकोणमितीय फलनों का व्युत्पत्तियां।

फलनों का आद्य और अनिश्चित पूर्णांक।

सरल मामलों में आद्य की परिगणन—(सरल) प्रति-स्थापन द्वारा और अंशतः समेकन।

यांत्रिकी (संदिज पद्धतियों की अनुमति होगी)।

स्थितिकी : बल का निरूपण बल समान्तर चतुर्भुज। बल का संयोजन और विभेदन। समदिश और विपरीत बल। आघूषण बल युग्म। संतुलन के प्रतिबन्धसंगामी बल और समतलीय बल (4 से अधिक नहीं)।

बल-त्रिभुज

सरल पिण्डों का गुरुत्व केन्द्र।

कार्य और शक्ति। सरल यंत्र (लीवर, घिरनी, तत्व, गियर)।

गतिकी : कण का विश्लेषण गति वेग और त्वरण।

सतत त्वरण के अन्तर्गत सीधी रेखा में गति। प्रक्षेपी से संबंध सरल प्रश्न। एक रस्सी से बन्धे दो द्रव्यमानों की गति। ऊर्जा विनियम।

जहां आयोग उचित समझेगा उम्मीदवारों को 4 स्थान तक लागू की प्रयोग की अनुमति दी जा सकती है।

मनोवैज्ञानिक परीक्षण (कोड सं० 07)—प्रश्न इस प्रकार के होंगे जिनसे उम्मीदवारों की बुनियादी जानकारी और यांत्रिक अभिरुचि का मूल्यांकन हो सके।

व्यक्तिगत परीक्षण

प्रत्येक उम्मीदवार का एक ऐसे बोर्ड द्वारा साक्षात्कार किया जाएगा जिसके सामने उम्मीदवार के शैक्षिक तथा शास्त्राध्यक्ष दोनों प्रकार के जीवन वृत्त का अभिलेख होगा। उनसे सामान्य हित के मामलों से संबद्ध प्रश्न पूछे जायेंगे। उनके नेतृत्व, पहचानशक्ति और बौद्धिक उत्सुकता, व्यवहार कुशलता और अन्य सामाजिक गुणों, मानसिक और शारीरिक शक्ति, व्यावहारिक प्रयोग की शक्ति और चरित्र की सत्यनिष्ठा के गुणों का मूल्यांकन करने के लिए विशेष ध्यान दिया जाएगा।

परिशिष्ट-II

यांत्रिक इंजीनियरों की भारतीय रेल सेवा में नियुक्ति हेतु उम्मीदवारों की शारीरिक परीक्षा के लिए विनियम

ये विनियम उम्मीदवारों की सुविधा और उनके अपेक्षित शारीरिक स्तर की संभाव्यता का सुनिश्चित करने के लिए प्रकाशित किए जाते हैं। विनियमों का उद्देश्य स्वास्थ्य परीक्षाओं और उन उम्मीदवारों का मार्ग दर्शन भी करना है जो विनियमों में निर्धारित न्यूनतम अपेक्षाओं को पूरा नहीं करते और जिन्हें स्वास्थ्य परीक्षाओं द्वारा योग्य घोषित नहीं किया जा सकता है। किन्तु यदि कोई उम्मीदवार इन विनियमों में

दिए गए नियमों के अनुसार योग्य नहीं है ता चिकित्सा बोर्ड को भारत सरकार को उसकी अनुसंशा करने का अधिकार होगा जिसके लिए बोर्ड इस आशय के लिखित कारणों का उल्लेख करेगा कि अनुमति उम्मीदवार सरकार की हानि के बिना सेवा में भर्ती किया जा सकता है।

यह स्पष्ट रूप से समझ लेना चाहिए कि भारत सरकार को चिकित्सा बोर्ड की रिपोर्ट पर विचार करने के बाद किसी भी उम्मीदवार को अस्वीकृत या स्वीकृत करने का पूर्ण अधिकार होगा।

1. नियुक्ति के लिए स्वस्थ ठहराए जाने के लिए यह जरूरी है कि उम्मीदवारों का मानसिक और शारीरिक स्वास्थ्य ठीक हो और उसमें कोई ऐसा शारीरिक दोष न हो जिससे नियुक्ति के साथ दक्षतापूर्वक काम करने में बाधा पड़ने की संभावना हो।

2. (क) भारतीय (एंग्लो इंडियन सहित) जाति के उम्मीदवारों की आयु दण्ड और छाती के घेर के परस्पर सम्बन्ध के बारे में मेडिकल बोर्ड के ऊपर यह बात छोड़ दी गई है कि वह उम्मीदवारों की परीक्षा में मार्ग दर्शन के रूप में जो भी परस्पर सम्बन्ध के आंकड़े सबसे अधिक उपयुक्त समझे, व्यवहार में लायें। यदि वजन, कद और छाती के घेर में विषमता हो तो जांच के लिए उम्मीदवार को अस्पताल में रखना चाहिए और उसकी छाती का एक्स-रे लेना चाहिए। ऐसा करने के बावजूद ही कोई बोर्ड उम्मीदवार को स्वस्थ अथवा अस्वस्थ घोषित करेगा।

(ख) किन्तु, कद और छाती के घेरे के लिए कम से कम मानक निम्नलिखित है, जिस पर पूरा न उतरने पर उम्मीदवार को स्वीकार नहीं किया जा सकता:—

	कद	छाती का फैलाव घेर	फैला (पूरा फैला कर)
	सें.मी०	सें.मी०	सें.मी०
पुरुष उम्मीदवारों के लिए	152	84	5
महिला उम्मीदवारों के लिए	150	79	5

अनुसूचित जन जातियों तथा उन जातियों जैसे गोरखाओं, गढ़वालियों, असमियों, नागालैंड के अदिवासियों आदि, जिनका औसत कद स्पष्टतः ही कम होता है के मामले में भी निर्धारित न्यूनतम कद कम से कम कद में छूट दी जा सकती है।

3. उम्मीदवार का कद निम्नलिखित विधि में मापा जाएगा :—

वह अपने जूते उतार देगा और उसे माप दण्ड (स्टैंडर्ड) से इस प्रकार सटा कर खड़ा किया जाएगा कि उसके पाँव आपस में जुड़े रहें और उसका वजन मित्राय एडियों के पाँवों के अंगूठों या किसी और हिस्से पर न पड़े। वह बिना अकड़ें सीधा खड़ा होगा और उसकी एडियाँ, पिंडलियाँ, निम्ब और कन्धे मापदण्ड के साथ लगे होंगे। उसकी ठोड़ी नीचे रखी जाएगी ताकि सिर का स्तर (बटैक्स थाफ दी हैड बेबल)

हारिजेंटल बार (आड़ी छड़) के साथ जायें। कद सेंटीमीटरों और आधे सेंटीमीटर में मापा जाएगा।

4. उम्मीदवारों की छाती मापने का तरीका इस प्रकार है :—

उसे इस भांति खड़ा किया जाएगा कि उसके पाँव जुड़े हों और उसकी भुजाएँ सिर से ऊपर उठी हों। फीते को छाती के गिर्द इस तरह लगाया जाएगा कि उसका ऊपरी किनारा असफलक (शोल्डर ब्लेड) के निम्न कोणों (इन्फीरियर एंगिल्स) के पीछे रहे और यह फीते की छाती के गिर्द के जाने पर (आड़े समतल उसी हारिजेंटल प्लेन) में रहें। फिर भुजाओं को नीचे किया जाएगा और उन्हें शरीर के साथ लटका रहने दिया जाएगा। किन्तु इस बात का ध्यान रखा जाएगा कि कन्धे ऊपर या पीछे की ओर न किए जाएं ताकि फीता अपने स्थान से हट न जाए। तब उम्मीदवार को कई बार गहरी सांस लेने के लिए कहा जाएगा तथा छाती के अधिक से अधिक फैलाव पर सावधानी से ध्यान दिया जाएगा और कम से कम अधिक से अधिक फैलाव सेंटीमीटरों में रिकार्ड किया जाएगा। जैसे 84-89, 86-93 आदि। माप रिकार्ड करते समय आधे सेंटीमीटर से कम भिन्न (फ्रेक्शन) को नोट नहीं करना चाहिए।

ध्यान दें—अन्तिम निर्णय से पूर्व उम्मीदवार का कद और छाती दो बार मापे जाने चाहिए।

5. उम्मीदवार का वजन किया जायेगा और यह किलोग्राम में होगा। आधा किलोग्राम या उसका अंश नोट नहीं करना चाहिए।

6. उम्मीदवार की नजर की जांच निम्नलिखित नियमों के अनुसार की जायेगी। प्रत्येक जांच का परिणाम रिकार्ड किया जाएगा :—

(i) सामान्य (जनरल)—किसी रोग या असामान्यता एथनार्मेलिटी का पता लगाने के लिए उम्मीदवार की आंखों की सामान्य परीक्षा की जाएगी। यदि उम्मीदवार की आंखों, पलकों अथवा साथ लगी संरचनाओं (कान्ति-गुअस स्ट्रेक्चर) का कोई ऐसा रोग हो जो उसे अब या आगे किसी समय सेवा के लिए अयोग्य बना सकता हो तो उसको अस्वीकृत कर दिया जाएगा।

(ii) दृष्टि तीक्ष्णता (विजुअल एक्युटी)—दृष्टि की तीव्रता का निर्धारण करने के लिए दो तरह की जांच की जाएगी। एक दूर की नजर के लिए और दूसरी नजदीक की नजर के लिए। प्रत्येक आंख की अलग-अलग परीक्षा की जाएगी।

चश्मे के बिना आंख की नजर (नेकड आई विजन) की कोई न्यूनतम सीमा (मिनिमम लिमिट) नहीं होगी, किन्तु प्रत्येक मामले में मेडिकल बोर्ड या अन्य मेडिकल प्राधिकारी द्वारा इसे रिकार्ड किया जाएगा क्योंकि इसके आंख की हालत के बारे में मूल-सूचना (बेसिक इन्फार्मेशन) मिल जाएगी।

उम्मीदवार की उपकरण से परीक्षा की जाएगी और उसकी दृष्टि सुतीक्ष्णता रेल बोर्ड की चिकित्सा अधिकारियों की स्थायी सलाहकार समिति द्वारा निर्धारित विधि के अनुसार की जाएगी।

ध्यान दें—नीचे निर्धारित के, स्तर को, जो उम्मीदवार पूरा नहीं करेंगे, उन्हें नियुक्ति हेतु स्वीकार नहीं किया जाएगा।

चश्मे के साथ और चश्मे के बिना दृष्टि सुतीक्ष्णता का मानक निम्नलिखित होगा :—

	दूर की दृष्टि		निकट की दृष्टि	
	अच्छी आंख	खराब आंख	अच्छी आंख	खराब आंख
35 वर्ष से कम आयु वाले उम्मीदवारों के लिए	6/6 अथवा 6/1	6/9	2 अथवा जे० 1	जे०/1

नोट (1)

- मायोपिया (सिलेण्डर सहित) कुल 400 जी० से अधिक नहीं होना चाहिए।
- हाइपरमेट्रोपिया (सिलेण्डर सहित) कुल +4.00 जी० से अधिक नहीं होना चाहिए।
- मायोपिया फंडस के प्रत्येक मामले में परीक्षा की जानी चाहिए, और उसका परिणाम रिकार्ड किया जाना चाहिए। यदि उम्मीदवार की ऐसी रोगात्मक दशा हो, जो कि बढ़ सकती है, और उम्मीदवार की कार्यकुशलता पर प्रभाव डाल सकती है, तो उसे अयोग्य घोषित किया जाए।

नोट (2)

कलर विजन—कलर विजन की जांच जरूरी है और समस्त उम्मीदवारों के सम्बन्ध में परिणाम सामान्य होना चाहिए। लाल संकेत, हरे संकेत और सफेद रंग की आसानी से और हिचकिचाहट के बिना पहचान कर लेना संतोषजनक कलर विजन है। कलर विजन जांच के लिए इशिताहरो की प्लेटों और एड्रिज ग्रीन जैसी दोनों लैडन का प्रयोग होगा।

नीचे दी गई तालिका के अनुसार रंग का प्रत्यक्ष ज्ञान उच्चतर (हायर) और निम्नतर (लोअर) ग्रेडों में होना चाहिए तो लैटर्न में एप्चर के आकार पर निर्भर होगा।

ग्रेड	रंग के प्रत्यक्ष ज्ञान का उच्चतर ग्रेड	रंग के प्रत्यक्ष ज्ञान का निम्नतर ग्रेड
1. सम्प और उम्मीदवार के बीच की दूरी	16 फीट	16 फीट
2. द्वारक (एचर) का आकार	1.3 मि० मीटर	13 मि० 2 मीटर
3. उद्भासक काल	5 सेकेंड	5 सेकेंड

स्पेशल क्लास अप्रेंटिस के लिए रंग के प्रत्यक्ष ज्ञान का उच्चतर ग्रेड आवश्यक है।

नोट (3)

दृष्टि क्षेत्र (फील्ड ऑफ विजन)—सभी सेवाओं के लिए सम्मुखन विधि (कन्फन्टेशन मैथड) द्वारा यूनिट दृष्टि क्षेत्र की जांच की जाएगी। जब ऐवी जांच का नतीजा असंतोषजनक या संदिग्ध हो तब दृष्टि क्षेत्र की परिमापी (पैरामीटर) पर निर्धारित किया जाना चाहिए।

नोट (4)

रतोंधी (नाईट ब्लाइण्डनेस)—केवल विशेष मामलों को छोड़कर रतोंधी की जांच नेमी रूप से जरूरी नहीं है। रतोंधी में दिखाई न देने की जांच करने के बाद लिए कोई स्टैंडर्ड टेस्ट निश्चित नहीं है। मेडिकल बोर्ड को ही ऐसे काम चलाऊ टेस्ट कर लेने चाहिए जैसे रीशन्स कम करके या उम्मीदवार को अंधेरे कमरे में लाकर 20 से 30 मिनट के बाद उससे विविध चीजों की पहचान करवा कर दृष्टि तीक्ष्णता रिकार्ड करना। उम्मीदवारों के कहने पर ही हमेशा विश्वास नहीं करना चाहिए किन्तु उन पर उचित विचार किया जाना चाहिए।

नोट (5)

दृष्टि से तीक्ष्णता से मिश्र आंख की दशा (आक्यूलर कंडीशन्स)

- आंख की गंग सम्बन्धी बीमारी को या बड़ती हुई अपवर्तन लुटी (रिफ्रेक्टिव एरर), जिसके परिणाम स्वरूप दृष्टि की तीक्ष्णता के कम होने की संभावना हो, अयोग्यता के कारण समझा जाना चाहिए।
- भैगापन—जहां दोनों आंखों की दृष्टि का होना जरूरी है भैगापन अयोग्यता माना जाएगा चाहे दृष्टि की तीक्ष्णता निर्धारित स्तर की ही क्यों न हो।
- एक आंख वाला व्यक्ति—एक आंख वाला व्यक्ति नियुक्ति के लिए पात्र नहीं होगा।

नोट (6)

कांटेक्ट लेंस—चिकित्सा परीक्षा के दौरान उम्मीदवार को कांटेक्ट लेंस का प्रयोग करने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए। यह आवश्यक है कि आंख का परीक्षण करते समय दूर की दृष्टि के लिए टाईप अक्षरों की प्रदीप्ति 5 फुट कैंडिल की प्रदीप्ति जैसी हो। विशेष परिस्थितियों में किसी उम्मीदवार के सम्बन्ध में किसी भी शर्त की शिथिल करने की छूट सरकार को है।

7. रक्त दाब (ब्लड प्रेशर)

ब्लड प्रेशर के सम्बन्ध में बोर्ड अपने निर्णय से काम लेगा। नार्मल मेक्जीमम सिस्टोलिक प्रेशर के आकलन की काम चलाऊ विधि निम्नलिखित प्रकार है :—

- 15 से 25 वर्ष की युवा व्यक्तियों में औसत ब्लड प्रेशर लगभग 100 आय होता है।
- 25 वर्ष से ऊपर की आयु वाले व्यक्ति में ब्लड प्रेशर के आकलन में 110+ आधी आय का सामान्य नियम बिल्कुल संतोषजनक दिखाई पड़ता है।

ध्यान दें—सामान्य नियम के रूप में 140 एम० एम० के ऊपर सिस्टोलिक प्रेशर और 90 एम० एम० के ऊपर डायस्टोलिक प्रेशर को संदिग्ध मान लेना चाहिए और उम्मीदवार को अयोग्य या योग्य बहरने के सम्बन्ध में अपनी अन्तिम राय देने से पहले बोर्ड को चाहिए कि उम्मीदवार को अस्पताल में रखें। अस्पताल में रखने की रिपोर्ट से यह पता लगाना चाहिए कि घबराहट (एक्साइटमेंट) आदि के कारण ब्लड प्रेशर थोड़े समय रहने वाला या इसका कारण कोई कायिक (ओर्गेनिक) बीमारी है। ऐसे सभी मामलों में हृदय का एक्सरे और इलेक्ट्रोकार्डियोग्राफी जांच और रक्त यूरिया निकाय (विलयरेस) की जांच की भी नमी तौर पर की जानी चाहिए। फिर भी उम्मीदवार के योग्य होने या न होने के बारे में अन्तिम फैसला केवल मेडिकल बोर्ड ही करेगा।

ब्लड प्रेशर (रक्त दाब) लेने का तरीका

नियमित: पारे वाले दाब मापों (मर्करी मनीमीटर) किस्म का उपकरण (इन्स्ट्रुमेंट) इस्तेमाल करना चाहिए। किसी किस्म के व्यायाम या घबराहट के बाद पंद्रह मिनट तक रक्त दाब नहीं लेना चाहिए। रोगी बैठा या लेटा हो वशतः कि वह और विशेषकर उसकी बांह शिथिल और आराम से हो। बांह थोड़ी बहुत होरिजेंटल स्थिति में रोगी के पार्श्व पर ही तथा उसके कंधे से कपड़ा उतार देने चाहिए। कफ में से पूरी तरह हवा निकाल कर बीच की रबड़ को भुजा के अन्दर की ओर रख कर और उसके निचले किनारे को कोहनी के मोड़ से एक या दो इंच ऊपर करके लगाना चाहिए इसके बाद कपड़े की पट्टी को फँलाकर समान रूप से लपेटना चाहिए ताकि हवा भरने पर कोई हिस्सा फूल कर बाहर को न निकले।

कोहनी के मोड़ पर बाहु धमनी (ब्रैकिअल आर्टरी) को दबा-दबा कर ढूँढा जाता है और तब इसके ऊपर बीचों बीच स्टेथोस्कोप को हल्के से लगाया जाता है जो कफ के साथ न लगे। कफ में लगभग 200 एम० एम० एच० जी० हवा भरी रहती है और इसके बाद इसमें से धीरे-धीरे हवा निकलती जाती है। हल्की क्रमिक ध्वनियाँ सुनाई पड़ने पर जिस स्तर पर पारे का कालम टिका होता है वह सिस्टोलिक प्रेशर दर्शाता है और जब हवा निकाली जाएगी तो और तेज ध्वनियाँ सुनाई पड़ेंगी। जिस स्तर पर ये साफ और अच्छी सुनाई पड़ने वाली ध्वनियाँ हल्की दबी हुई सी लुप्त प्रायः हो जाए वह डायस्टोलिक प्रेशर है। ब्लड प्रेशर काफी थोड़ी अवधि में ही ले लेना चाहिए क्योंकि कफ के लम्बे समय का दबाव रोगी के लिए ओभकारी होता है और इससे रीडिंग गलत होता है। यदि दोबारा पड़ताल करनी जरूरी है तो कफ में से पूरी हवा निकाल कर कुछ मिनट के बाद ही ऐसा किया जाए। (कभी-कभी कफ में से हवा निकालने पर एक निश्चित स्तर तक ध्वनियाँ सुनाई पड़ती हैं, दाब गिरने पर ये गायब हो जाती हैं तथा निम्न स्तर पर पुनः प्रकट हो जाती हैं। इस "साइलेंट गेप" से रीडिंग में गलती हो सकती है)।

8. परीक्षक की उपस्थिति में किए गए मूत्र की ही परीक्षा की जानी चाहिए और परिणाम रिकार्ड किया जाना

चाहिए। जब मेडिकल बोर्ड का किसी उम्मीदवार के मूत्र में रासायनिक जांच द्वारा शर्करा का पता चले तो बोर्ड इसके सभी पहलुओं की परीक्षा करेगा और मधुमेह (डायबिटीज) के बोतक चिह्न कपूर व शर्णों को भी विशेष रूप से नोट करेगा। यदि बोर्ड उम्मीदवार को ग्लूकोज मेह (ग्लाइकोसूरिया) के सिवाय, अपेक्षित मेडिकल फिटनेस के स्टैंडर्ड के अनुरूप पाए तो वह उम्मीदवार को इस शर्त के साथ फिटनेस घोषित कर सकता है कि ग्लूकोज मेह अमधुमेही (नान डायबेटिक) है और बोर्ड इस क्रेड को मेडिसन के किसी ऐसे निर्दिष्ट विशेषज्ञ के पास भेजेगा जिसके पास अस्पताल और प्रयोगशाला की सुविधाएँ हों। मेडिकल विशेषज्ञ स्टैंडर्ड ब्लड शुगर टॉलरेंस टेस्ट समेत जो भी क्लिनिकल लेबोरेटरी परीक्षाएँ जरूरी समझेगा, करेगा और अपना रिपोर्ट मेडिकल बोर्ड को भेज देगा जिस पर मेडिकल बोर्ड की "फिट" "अनफिट" की अन्तिम राय आधारित होगी। दूसरे अवसर पर उम्मीदवार के लिए बोर्ड के सामने स्वयं उपस्थित होना जरूरी नहीं होगा। औपधि के प्रभाव को समाप्त करने के लिए यह जरूरी हो सकता है कि उम्मीदवार को कई दिन तक अस्पताल में पूरी देखरेख में रखा जाए।

9. यदि जांच के परिणाम कोई महिला उम्मीदवार 12 हफ्ते या उससे अधिक समय की गर्भवती पाई जाती है तो उसको अस्थायी रूप से तब तक अस्वस्थ घोषित किया जाना चाहिए जब तक कि उसका प्रसव पूरा न हो जाए। किसी रजिस्टर्ड चिकित्सा व्यवसायी का स्वस्थता प्रमाण-पत्र प्रस्तुत करने पर, प्रसूती की तारीख के 6 हफ्ते बाद आरोग्य प्रमाण-पत्र के लिए उसकी फिर से स्वास्थ्य परीक्षा की जानी चाहिए।

10. निम्नलिखित अतिरिक्त बातों पर ध्यान दिया जाना चाहिए:

(क) उम्मीदवार को दोनों कानों से अच्छा सुनाई पड़ता है और उसके कान में बीमारी का कोई चिह्न नहीं है। यदि कोई कान की खराबी हो तो उसकी परीक्षा कान-विशेषज्ञ द्वारा की जानी चाहिए। यदि सुनने की खराबी का इलाज शल्य क्रिया (आपरेशन) या हेरिंग ऐड के इस्तेमाल से हो सके तो उम्मीदवार को इस आधार पर अयोग्य घोषित नहीं किया जा सकता वशतः कि कान की बीमारी बढ़ने वाली न हो। यह उपबन्ध भारतीय रेल भंडार सेवा के अलावा अन्य रेल सेवाओं, सेना इंजीनियरी सेवा, तार इंजीनियरी सेवा ग्रुप 'क', तार यातायात सेवा ग्रुप 'ख', केन्द्रीय इंजीनियरी सेवा ग्रुप 'क' और केन्द्रीय विद्युत इंजीनियरी सेवा ग्रुप पर लागू नहीं है। चिकित्सा परीक्षा प्राधिकारी के मार्ग दर्शन के लिए इस संबंध में निम्नलिखित मार्ग दर्शक जानकारी दी जाती:

(i) एक कान में प्रकट स्पेशल क्लास अप्रेंटिसेज अथवा पूर्ण बहुरापन, पदों पर नियुक्ति के लिए दूसरा कान सामान्य अयोग्य होगा।

- (ii) दोनों कानों में बहुरापन स्पेशल क्लास अप्रेंटिसेज का प्रत्यक्ष बोध जिसमें पदों पर नियुक्ति के लिए श्रवण यंत्र (हियरिंग प्रयोग्य एड) द्वारा कुछ सुधार संभव हो।
- (iii) सैन्ट्रल प्रथवा मार्जिनल कर्ण पटल का कोई छिद्र टाइम्पनिक क डिम्पनिक मेम्ब्रेन का छिद्र। ठीक न हो तो प्रयोग्य किन्तु विक्रम भाव का निशान प्रयोग्यता का कारण नहीं माना जाएगा।
- (iv) कान के एक ओर दोनों ओर मस्टाइट कैविटी से सबनार्मल श्रवण स्पेशल क्लास अप्रेंटिसेज के पदों के लिए प्रयोग्य।
- (v) बहुरे रहुने वाला प्राप-रेशन किया गया/विना प्राप-रेशन किया गया। तकनीकी और गैर-तकनीकी पदों के लिए प्रस्थाई रूप से प्रयोग्य।
- (vi) नासापुट की हड्डी सम्बन्धी विषमताओं (बोनी डिफार्मिटी) सहित प्रथवा उससे रहित नाक की जीर्ण प्रवाहक/भ्रालजिक दशा। (i) प्रत्येक मामले की परिस्थितियों के अनुसार निर्णय लिया जाएगा।
- (ii) यदि लक्षणों सहित नासापुट अफसरण विद्यमान हो तो प्रस्थायी रूप से प्रयोग्य।
- (vii) टॉसिलस और/अथवा स्वर यंत्र (लरिक्स) की जीर्ण प्रवाहक दशा। (i) टॉसिलस और/अथवा स्वर यंत्र की जीर्ण प्रवाहक दशा—योग्य।
- (ii) यदि आवाज में अत्यधिक कर्कशता विद्यमान हो तो प्रस्थाई रूप से प्रयोग्य।
- (viii) कान/नाक/गले (ई० एन० टी०) के हल्के प्रथवा अपने स्थान पर कुर्वभट्यूमर। (i) हल्का ट्यूमर—प्रस्थाई। स्थायी रूप से प्रयोग्य।
- (ii) कुर्वभ ट्यूमर-प्रयोग्य/श्रवण यंत्र की सहायता से या प्राप-रेशन के बाद 30 डेसीबेल श्रवणता के अन्दर होने पर योग्य।
- (ix) आस्टोकिनरोसिस स्पेशल क्लास अप्रेंटिसेज के लिए प्रयोग्य।
- (x) कान, नाक प्रथवा गले के जन्मजात दोष। (i) यदि काम-काज में बाधक न हो तो योग्य।
- (ii) भारी मांसा में हकलाहट हो तो प्रयोग्य।
- (xi) नेजल पोली प्रस्थायी रूप से प्रयोग्य।
- (ख) उम्मीदवार बोलने में हकलाता/हकलाती नहीं हो।
- (ग) उसके दांत अच्छी हालत में हैं या नहीं और अच्छी तरह चबाने के लिए जरूरी होने पर नकली दांत लगे हैं या नहीं। (अच्छी तरह भरे हुए दांतों को ठीक समझा जाएगा।)
- (घ) उसकी छाती की बनावट अच्छी है या नहीं और छाती काफी फैलती है या नहीं तथा उसका दिल या फेफड़े ठीक हैं या नहीं।
- (ङ) उसे पेट की कोई बीमारी है या नहीं।
- (च) उसे रपचर है या नहीं।
- (छ) उसे हाइड्रोसिल, बड़ी हुई बेरिकीसिल, बेरिकाज-शिरा (वेन) या बयासीर है या नहीं।
- (ज) उसके भंगों हाथों और पैरों की बनावट और विकास अच्छी है या नहीं और उसकी ग्रन्थियां भली-भांति स्वतन्त्र रूप से छिलती हैं या नहीं।
- (झ) उसे कोई चिरस्थायी त्वचा की बीमारी है या नहीं।
- (झा) कोई जन्मजात कुरचना या दोष है या नहीं।
- (ट) उसमें किसी उग्र या जीर्ण बीमारी से निशान है या नहीं। जिनसे कमजोर गठन का पता चले।
- (ठ) कारगर टीके के निशान हैं या नहीं।
- (ड) उसे कोई संचारी (कम्युनिकेबल) रोग है या नहीं।
11. दिल और फेफड़ों की किसी ऐसी विलक्षणता का पता लगाने के लिए साधारण शारीरिक परीक्षा से ज्ञात न हो, उसी मामलों में नेमी रूप से छाती की एक्स-रे परीक्षा की जानी चाहिए।
- जब कोई रोग मिले तो उसे प्रमाण-पत्र में अवश्य ही नोट किया जाए। मेडिकल परीक्षक को अपनी राय लिख देनी चाहिए कि उम्मीदवार से अपेक्षित दक्षतापूर्ण इयूटी में इससे बाधा पड़ने की संभावना है या नहीं।
- टिप्पणी—उम्मीदवारों को चेतावनी दी जाती है कि उक्त सेवा के लिए उनकी स्वस्थता निर्धारित करने हेतु नियुक्त चिकित्सा बोर्ड—बाहे बोर्ड विशिष्ट हो या स्थायी हो—के विरुद्ध अपील करने का अधिकार नहीं है। किन्तु फिर भी यदि सरकार पहल बोर्ड के निर्णय में गलती की संभावना के विषय में प्रमाण प्रस्तुत कर दिए जाने पर संतुष्ट हो जाती है तो यह सरकार की इच्छा पर होगा कि वह दूसरे बोर्ड के सामने अपील की इजाजत दे। इस प्रकार का प्रमाण जिन पत्र में उम्मीदवार को पहले चिकित्सा बोर्ड का निर्णय सूचित किया गया है उसकी तारीख से एक

भास के अन्दर प्रस्तुत कर दिया जाना चाहिए, अन्यथा दूसरे चिकित्सा बोर्ड की अपील करने के किसी अनुरोध पर विचार नहीं किया जाएगा।

यदि किसी उम्मीदवार द्वारा पहले बोर्ड के विनिश्चय में निर्णय संबंधी त्रुटि की संभावना से सम्बद्ध प्रमाण के रूप में कोई चिकित्सा प्रमाण-पत्र प्रस्तुत किया जाता है तो उस प्रमाण-पत्र पर तब तक कोई ध्यान नहीं दिया जाएगा जब तक इसमें सम्बद्ध चिकित्सा व्यवसायी की इस आशय की टिप्पणी अंकित न हो कि यह टिप्पणी इस तथ्य को पूरी तरह जानते हुए अंकित की गई है कि उक्त उम्मीदवार चिकित्सा बोर्ड द्वारा सेवा हेतु अयोग्य पाए जाने पर अस्वीकृत कर दिया गया है।

मेडिकल बोर्ड और उसकी रिपोर्ट

मेडिकल परीक्षक के मार्गदर्शन के लिए निम्नलिखित सूचना दी जाती है :—

1. शारीरिक योग्यता (फिटनेस) के लिए अपनाए जाने वाले स्टैंडर्ड में संबंधित उम्मीदवार की आयु और सेवा काल (यदि हो) के लिए उचित गुंजाइश करनी चाहिए।

2. किसी ऐसे व्यक्ति को पब्लिक सर्विस में भर्ती के लिए योग्य नहीं समझा जाएगा जिसके बारे में यथास्थिति सरकार या नियुक्ति प्राधिकारी (अपाइंटिंग अथॉरिटी) को यह तसल्ली नहीं होनी कि उसे ऐसी कोई बीमारी या शारीरिक दुर्बलता (बाइली इनफार्मिटी) नहीं है जिससे वह उस सेवा के लिए अयोग्य हो या उसके अयोग्य होने की संभावना है।

3. यह बात समझ लेनी चाहिए कि योग्यता का प्रश्न भविष्य से भी उतना ही संबद्ध है जितना वर्तमान से है और मेडिकल परीक्षा का एक मुख्य उद्देश्य निरन्तर कारगर सेवा प्राप्त करना और स्थायी नियुक्ति के उम्मीदवार के मामले में अकाल मृत्यु होने पर समय पूर्व प्रेशन या अदायगियों को रोकना है। साथ ही यह भी नोट कर लिया जाए कि जहाँ प्रश्न केवल निरन्तर कारगर सेवा की संभावना का है और उम्मीदवार को अस्वीकृत करने की सलाह उस हालत में नहीं दी जानी चाहिए जबकि उसमें कोई ऐसा दोष हो जो केवल बहुत कम स्थितियों में निरन्तर कारगर सेवा में बाधक पाया गया हो।

महिला उम्मीदवार की परीक्षा के लिए किसी लेडी डाक्टर को मेडिकल बोर्ड के सदस्य के रूप में सहयोजित किया जाएगा।

5. डाक्टरी बोर्ड की रिपोर्ट को गोपनीय रखना चाहिए।

6. ऐसे मामलों में जब कि कोई उम्मीदवार सरकारी सेवा में नियुक्ति के लिए अयोग्य करार दिया जाता है तो मोटे तौर पर उसके अस्वीकार किए जाने के आधार नियुक्ति प्राधिकारी द्वारा उम्मीदवार को बताए जा सकते हैं। किन्तु डाक्टरी बोर्ड ने जो खराबी बतायी हो उनका विस्तृत व्यौरा नहीं दिया जा सकता।

7. ऐसे मामलों में जहाँ डाक्टरी बोर्ड का यह विचार हो कि सरकारी सेवा के लिए उम्मीदवार को आयोग बनाने वाली छोटी-मोटी खराबी चिकित्सा (भौषध या शल्य)

द्वारा दूर हो सकती है वहाँ डाक्टरी बोर्ड द्वारा इस आशय का कथन रिकार्ड किया जाना चाहिए। नियुक्ति प्राधिकारी द्वारा इस बारे में उम्मीदवार को बोर्ड की राय सूचित किए जाने में कोई आपत्ति नहीं है और जब वह खराबी दूर हो जाए तो दूसरे डाक्टरी बोर्ड के सामने उस व्यक्ति को उपस्थित होने के लिए कहने में संबंधित प्राधिकारी स्वतन्त्र है।

(क) उम्मीदवार का कथन और घोषणा :

अपनी मेडिकल परीक्षा से पूर्व उम्मीदवार को निम्नलिखित अपेक्षित स्टेटमेंट देना चाहिए और उनके पास सही हुई घोषणा (डिक्लेरेशन) पर हस्ताक्षर करने चाहिए। नीचे दिए गए नोट में उल्लिखित चेतावनी को और उम्मीदवार को विशेष रूप से ध्यान देना चाहिए।

1. अपना पूरा नाम लिखें :—

(साफ अक्षरों में)

2. अपनी आयु और जन्म स्थान बताएं :—

3. (क) क्या आप गोरखा, गढ़वाली, असमिया, जैसी जातियों, भाषाएँ, जन-जाति आदि में से किसी से संबंधित हैं जिसका औसत कद दूसरों से कम होता है “हां” या “नहीं” में उत्तर दीजिए। उत्तर “हां” में ही उस जाति का नाम बताइए।

4. (क) क्या आपको कभी चेचक, रुक-रुक कर होने वाला या कोई दूसरा बुखार, ग्रंथियां (ग्लैंड्स) का बढ़ना या इनमें पीप पड़ना, थूक में खून आना, दमा, दिल की बीमारी, फेफड़े की बीमारी, मूर्छा के दौरे रमेडिज्म, एपेंडिसाइटिस हुआ है ?

(ख) दूसरी कोई ऐसी बीमारी या दुर्घटना, जिसके कारण शय्या पर लेटे रहना पड़ा हो और जिसका मेडिकल या सर्जिकल इलाज किया गया हो, हुई है ?

5. आप को चेचक का टीका आखिरी बार कब लगा था ?

6. क्या आप या आपका कोई निकट का संबंधी कभी कन्जम्पशन, सीरोफला गाउट, दमा, दौरे, अपस्मार या पागलपन का शिकार हुआ है ?

7. क्या आपको अधिक काम या किसी दूसरे कारण से किसी किस्म की अधीरता (नर्वसनेस) हुई ?

8. अपने परिवार के संबंध में निम्नलिखित व्यारे दें :—

यदि पिता जीवित हों तो उनकी आयु और स्वास्थ्य की अवस्था :	मृत्यु के समय पिता की आयु और मृत्यु का कारण :	आपके कितने भाई जीवित हैं, उनकी आयु और स्वास्थ्य की अवस्था :	आपके कितने भाईयों की मृत्यु हो चुकी है, मृत्यु के समय उनकी आयु और मृत्यु का कारण :
---	---	---	--

यदि माता जीवित हो तो उसकी आयु और स्वास्थ्य की अवस्था	मृत्यु के समय माता की आयु और मृत्यु का कारण	आपकी कितनी बहनें जीवित हैं, उनकी आयु और स्वास्थ्य की अवस्था	आपकी कितनी बहनों की मृत्यु हो चुकी है, मृत्यु के समय उनकी आयु और मृत्यु का कारण
--	---	---	---

9. क्या इसके पहले किसी मेडिकल बोर्ड ने आपकी परीक्षा की है ?

10. यदि ऊपर के प्रश्न का उत्तर "हां" में हो तो बताइए किस सेवा/फिन सेवाओं के लिए आपकी परीक्षा की गई थी।

11. परीक्षा लेने वाला प्राधिकारी कौन था ?

12. कब और कहाँ मेडिकल बोर्ड हुआ ?

13. मेडिकल बोर्ड की परीक्षा का परिणाम यदि आपको बताया गया हो अथवा आपको मालूम हो—

मैं घोषित करता हूँ कि जहाँ तक मेरा विश्वास है, ऊपर दिए गए सभी जवाब सही और ठीक हैं।

उम्मीदवार के हस्ताक्षर—

मेरे सामने हस्ताक्षर किए—

बोर्ड के अध्यक्ष के हस्ताक्षर—

नोट—उपर्युक्त कथन की यथार्थता के लिए उम्मीदवार जिम्मेदार होगा। जानबूझकर किसी सूचना को छिपाने से वह नियुक्ति छोड़ बैठने की जोखिम लेगा और यदि वह नियुक्त हो भी जाए तो वापस नियुक्ति भत्ता (सुपरएनुएशन अलाउंस) या उपदान (ग्रेजुटी) के सभी दावों से हाथ धो बैठेगा।

(ख) ————— (उम्मीदवार का नाम) की शारीरिक परीक्षा करने पर मेडिकल बोर्ड की रिपोर्ट

1. सामान्य विकास : भ्रूण—

बीच का ————— कम —————

पोषण : पतला ————— शरीर —————

मोटा ————— कद : (जूते उतारकर) —————

वजन ————— अत्युत्तम वजन ————— कब था ? —————

वजन में कोई हाल ही में हुआ परिवर्तन —————

तापमान —————

छाती का घेर —————

(1) पूरा सांस खींचने पर —————

(2) पूरा सांस निकालने पर —————

2. त्वचा—कोई प्रादुर्भाव बीमारी।

3. नेत्र :

(1) कोई बीमारी —————

(2) रतौंधी —————

(3) कलर विजन का बोध —————

(4) दृष्टि क्षेत्र (फील्ड ऑफ विजन) —————

(5) दृष्टि तीक्ष्णता (विजुअल एक्वीटी) —————

(6) फंडस की जांच —————

दृष्टि की तीक्ष्णता चश्मे के चश्मे से चश्मे की पावर बिना

स्पी०सिलि०एक्सस

दूर की मजर दा० ने०

वा० ने०

पास की मजर दा० ने०

वा० ने०

हाईपरमेट्रोपिया दा० ने०

(व्यक्त) वा० ने०

4. कान : निरीक्षण सुनना

दायाँ कान

बायाँ कान

5. ग्रंथियाँ थाइराइड

6. दांतों की हालत

7. श्वसन तंत्र (रेस्पिरेटरी सिस्टम)—क्या शारीरिक

परीक्षा करने पर सांस के ग्रंथों में किसी अपसामान्यता का पता लगा है ? यदि पता लगा है तो

पूरा ध्यौरा दें

8. परिसंचरण तंत्र (सर्कुलैटरी सिस्टम)

(क) हृदय : कोई प्रांगिक विकृत (प्रागेनिक लीजन) —

गति (रेट) :

खड़े होने पर

25 बार कुदाए जाने के बाद

कुदाए जाने के 2 मिनट के बाद

ब्लड प्रेसर सिस्टोलिक

डायस्टोलिक

9. उदर (पेट) घेरा स्पर्श सहायता

हार्निया

(क) दबा कर मालूम पड़ना/जिगर

तिल्ली गुर्दे

द्यूमर

(ख) स्फुटता

भगवर

10. तंत्रिका तंत्र (नर्व सिस्टम) तंत्रिका या मानसिक

अपसामान्यता का संकेत

11. ताल तंत्र (लोकोमोटर सिस्टम) :

कोई अपसामान्यता _____

12. जनन मूल तंत्र (जैमिटी यूरिनरी सिस्टम)—

हाइड्रोसील, बेरिकोसील आदि का कोई संकेत :
मूल परीक्षा :—

- (क) कैसा दिखाई पड़ता है ?
- (ख) अपेक्षित गुणत्व (स्पेसिफिक ग्रेविटी)
- (ग) एल्बुमिन
- (घ) शक्कर
- (ङ) कास्ट्स
- (च) कोशिकाएं (सेल्स)

13. छाती की एकसरे परीक्षा की रिपोर्ट

14. क्या उम्मीदवार के स्वास्थ्य में कोई ऐसी बात है जिससे वह इस सेवा की ड्यूटी को दक्षतापूर्वक निभाने के लिए अयोग्य हो सकता है ?

नोट—महिला उम्मीदवार के मामले में, यदि यह पाया जाता है कि वह 12 सप्ताह भ्रष्टा उससे अधिक समय से गर्भिणी है तो उसे अस्थायी रूप से अयोग्य घोषित किया जाना चाहिए, देखें विनियम 9।

15. उम्मीदवार परीक्षा कर लिए जाने के बाद किन सेवाओं में कार्य के दक्ष, सतत निष्पादन हेतु सभी प्रकार से योग्य पाया गया है और किन सेवाओं के लिए यह अयोग्य पाया गया है।

स्थान _____

तारीख _____

अध्यक्ष _____

सदस्य _____

परिशिष्ट III

इस परीक्षा के आधार पर चुने गए स्पेशल क्लास अप्रेंटिस हेतु अप्रेंटिसशिप की शर्तें

अप्रेटिसशिप की शर्तों का उल्लेख इंडियन रेलवे एस्टेब्लिशमेंट मैनुअल में निर्धारित करार पत्र में कर दिया जाएगा। इसका संक्षिप्त व्यौरा निम्न प्रकार है :—

1. स्पेशल क्लास रेलवे अप्रेंटिस के रूप में नियुक्ति के लिए प्रस्तावित उम्मीदवार को निर्धारित प्रपत्र में इस आशय का करार करना होगा कि सरकार की संतुष्टि के अनुरूप स्पेशल क्लास रेलवे अप्रेंटिस का प्रशिक्षण पूरा करने में असफल रहने पर यांत्रिक इंजीनियरी की भारतीय रेलवे सेवा में परिवर्तनीय अधिकारी के रूप में प्रस्तावित नियुक्ति को स्वीकार न करने की स्थिति में जो धन उसे दिया गया है या सरकार द्वारा जो धन उस पर खर्च किया गया है, उसको लौटाने के लिए वह तथा उसका एक प्रतिभू संयुक्त रूप में तथा पृथक-पृथक रूप में बाध्य होंगे। सरकार को खर्च की राशि के बारे में निर्णय करने का एकमात्र अधिकार होगा।

अप्रेटिस की शुरु में एक चार-वर्षीय प्रायोगिक तथा सैद्धांतिक प्रशिक्षण इस आशय के बाध्यक अनुबन्ध पत्र के अन्तर्गत लेना होगा कि यदि जरूरत पड़ी तो उन्हें प्रशिक्षण पूरा होने पर भारतीय रेलवे में सेवा करनी पड़ेगी। उसकी अप्रेटिसशिप एक वर्ष बाद दूसरे वर्ष तभी रखी जाएगी जब जिस अधिकारी के अधीन वह कार्य कर रहा है उससे संतोष-जनक रिपोर्ट मिल जाती है। अप्रेटिसशिप के दौरान यदि किसी समय वह अपने वरिष्ठ अधिकारी को इस बारे में संतुष्ट नहीं करता है कि वह अच्छी प्रगति कर रहा है तो उसे अप्रेटिसशिप से भलग कर दिया जाएगा।

टिप्पणी—भारत सरकार अपनी विवक्षा पर प्रशिक्षण की अवधि तथा कोर्स में कोई परिवर्तन या संशोधन कर सकती है।

2. अप्रेटिसशिप को चार वर्ष तक उपर्युक्त प्रायोगिक तथा सैद्धांतिक प्रशिक्षण किसी रेलवे वर्कशॉप में दिया जाएगा। स्पेशल क्लास अप्रेटिसों को इस अवधि के दौरान या तो काउंसिल आफ इंजीनियरिंग इन्स्टीट्यूशन एग्जामिनेशन (सन्धन) का भाग 1 और 2 या इन्स्टीट्यूशन आफ इंजीनियर्स (इंडिया) एग्जामिनेशन की एसोशिएट मेम्बरशिप का सेक्शन 'ए' और 'बी' अवश्य पास करना चाहिए। अप्रेटिसों को पहले और दूसरे वर्षों के दौरान 350/— ६० प्र० मा० छात्रवृत्ति तथा तीसरे और चौथे वर्षों के दौरान 400/— ६० प्र० मा० छात्रवृत्ति प्रदान की जाएगी। अप्रेटिसशिप के दौरान उम्मीदवारों को सैद्धांतिक और व्यवहारिक दोनों प्रकार का प्रशिक्षण प्राप्त करना होगा। इसमें कुल छः सिमस्टर परीक्षाएं होंगी जिनमें प्रत्येक उत्तीर्ण करना अनिवार्य होगा। यदि वे किसी परीक्षा में असफल रहते हैं तो उनके निष्पादन को देखते हुए उन्हें पूरक परीक्षा में बैठने और उसमें उत्तीर्ण होने या भगले निचले बैच में चले जाने को या अप्रेटिसशिप से हट जाने को कहा जाएगा।

टिप्पणी :—सिवाय जैसा कि नीचे पैराग्राफ 4 में व्यवस्था है या वह अनुपपन्नता, असंयम या अन्य कदा-चार का दोषी पाया जाता है, या कोई करार भंग कर दिया जाता है, अप्रेटिसशिप से हटाने के लिए एक सप्ताह का नोटिस दिया जाएगा।

3. उपर्युक्त पैरा 2 में निर्दिष्ट प्रशिक्षण का चौथा वर्ष पूरा होने से पहले अप्रेटिसों की एक सूची ली गई परीक्षा या अप्रेटिसशिप की अवधि के दौरान प्राप्त रिपोर्टों के आधार पर योग्यता क्रम में तैयार की जाएगी। सफल अप्रेटिस यांत्रिक इंजीनियरों की भारतीय रेल सेवा में तीन वर्ष की परिवीक्षा पर नियुक्त किए जाएंगे।

ध्यान दें :—किसी भी प्रशिक्षु को अर्हक स्तर की योग्यता से युक्त तभी माना जाएगा जब उसकी प्रशिक्षण की छह सिमस्टर परीक्षाओं की अवधि में संचालित सभी परीक्षाओं में उसको कुल मिलाकर कम से कम 50 प्रतिशत अंक प्राप्त हों जिसमें भारतीय रेलवे बांझिकी व

वैद्युत इंजीनियरी संस्थान, जमालपुर के प्रधानाचार्य तथा उप मुख्य यांत्रिकी इंजीनियर के प्रतिवेदनों में प्राप्त अंक भी शामिल होंगे। यह भी जरूरी है कि छह सिमेस्टर परीक्षाओं की इस अवधि में प्रत्येक वर्ष कुल मिलाकर कम से कम 45 प्रतिशत और प्रत्येक विषय में कम से कम 40 प्रतिशत अंक प्राप्त हों।

4. असफल प्रशिक्षुओं को, एक महीना पहले यह सूचना देकर कि उसकी प्रशिक्षुता असफल रही, प्रशिक्षुता से निवृत्त कर दिया जाएगा।

5. ग्रैजुएटशिप के चार वर्ष सफलतापूर्वक पूरे करने के बाद परिशिष्ट में नीचे पैरा 1 के परन्तुक की शर्तों के अनुसार ग्रैजुएटों को यांत्रिक इंजीनियरों की भारतीय रेल सेवा में परीवीक्षा पर नियुक्त किया जाएगा। यांत्रिक इंजीनियरों की भारतीय रेल सेवा के अधिकारियों के वेतन एवं सेवा की सामान्य शर्तों के विवरण परिशिष्ट IV में दिए गए हैं।

परिशिष्ट IV

यांत्रिकी इंजीनियरों का भारतीय रेलवे सेवा से संबंधित विवरण

1. परीवीक्षा की अवधि तीन वर्ष होगी। परीवीक्षकों के रूप में नियुक्ति और वेतन का प्रारम्भ (क) ग्रैजुएटशिप की 4 वर्ष की अवधि के समाप्त होने की तारीख से या (ख) प्रशिक्षण के पूरा करने की वास्तविक तारीख से जो भी बाव की हो, माना जाएगा।

किन्तु शर्त यह है कि उन स्पेशल क्लास ग्रैजुएटों को, जो अपने ग्रैजुएटशिप के 4 वर्ष के भीतर ए० एम० आई० ई० (लन्दन) के भाग 1 और 2 ए० एम० आई० ई० (इंडिया) के भाग ए० और बी० परीक्षा उत्तीर्ण नहीं कर पायेंगे तो उन्हें केवल उसी तारीख से परीवीक्षकों के पद पर नियुक्त किया जाएगा जिससे वे इन परीक्षाओं में से किसी एक में पूर्ण रूप से सफल होंगे।

नोट : (1) परीवीक्षकों को सेवा में बनाए रखने और उनको वार्षिक वेतन वृद्धियां स्वीकृत करने के बारे में तब ही विचार किया जाएगा जब तक कि उनके कार्य के संबंध में वर्ष के अन्त में संतोषजनक रिपोर्ट प्राप्त न हो जाए।

(2) किसी भी और से तीन मास का नोटिस दिए जाने पर परीवीक्षकों की सेवाएं समाप्त की जा सकती हैं।

2. परीवीक्षा के प्रथम और द्वितीय वर्षों में उनकी एक या अनेक भारतीय रेलवे केन्द्रों में प्रशिक्षण के लिए भेजा जाएगा जिसके लिए एक निर्धारित पाठ्यक्रम होगा और यह समय-समय पर संशोधित भी हो सकती है। परीवीक्षाधीन अधिकारियों को कार्य समय से बाव किसी प्राविधिक महाविद्यालयों में या इंजीनियरी विषयों पर विशिष्ट भाषण सुनने के लिए भेजा जा सकता है। प्रशिक्षण की इस दो वर्ष की अवधि में प्रशिक्षण की प्रत्येक दक्षा के बाव

अभिव्यंता और जिस रेलवे में परीवीक्षित की नियुक्ति होती है, यहां के मुख्य परिचालक अधीक्षक द्वारा सम्मिलित रूप से आयोजित होगी जिसमें अर्हता प्राप्त करने के लिए 50 प्रतिशत अंक प्राप्त करने होंगे।

3. परीवीक्षा की अवधि में उनके रेलवे कर्मचारी महाविद्यालय, बड़ौदा में एक निर्धारित प्रशिक्षण प्राप्त करना होगा और महाविद्यालय के द्वारा आयोजित परीक्षा में उत्तीर्ण भी होना होगा। महाविद्यालय की यह परीक्षा अनिवार्य होगी और इसमें दुबारा बैठने की अनुमति सामान्यतः नहीं दी जाएगी जब तक कुछ आपवादिक परिस्थितियां न हों और अधिकारियों का कार्य लेख इस प्रकार की छूट को उपयुक्त प्रमाणित न करें। परीक्षा में उत्तीर्ण न होने पर सेवा समाप्त की जा सकती है और किसी भी हालत में जब तक ये परीक्षा में उत्तीर्ण न हों उनका स्थायीकरण नहीं हो सकेगा और प्रशिक्षण और/या परीवीक्षा अवधि यथावश्यक बढ़ा दी जाएगी। परीवीक्षा की अवधि के दो वर्ष पूरा होने के पहले उनको एक विभागीय परीक्षा में भी बैठना होगा जिसके विषय होंगे—लेखा और प्राक्कलन, सामान्य और आनुषंगिक नियम, कारखाना अधिनियम, कारीगर प्रतिपूर्ति अधिनियम, श्रमिकों से काम कराने का कौशल तथा परीवीक्षा की अवधि में प्रत्येक अधिकारी को सीधे गए कार्य या कार्यों में उनकी अनुपस्थिति। उनको इस विभागीय परीक्षा में परीवीक्षा के दूसरे साल के अन्तर-अन्तर उत्तीर्ण होना पड़ेगा। इस परीक्षा में उत्तीर्ण न होने पर सेवा समाप्त की जा सकती है और किसी भी हालत में उनकी वेतन-वृद्धि रुकवा दी जाती है। निम्नित अवधि के अन्दर किसी जाति या सभी विभागीय परीक्षा या परीक्षाओं में उत्तीर्ण न होने के कारण जब परीवीक्षा की अवधि बढ़ानी पड़ती है, उस वृद्धि में विभागीय परीक्षाओं में उत्तीर्ण होने और बढ़ाई गई परीवीक्षा अवधि के बाव स्थाई बनाए जाने पर पहली और उसके बाव की वेतन-वृद्धियों की प्राप्ति समय-समय पर परिवर्तित नियमों और आवेशों अनुसार नियंत्रित होगी। इस बात का ध्यान रखना चाहिए कि परीक्षा में दूसरी बार बैठने की अनुमति नियमानुसार नहीं दी जाती है जब तक कि कुछ आपवादिक परिस्थितियां न हों और प्रशिक्षण की अवधि में उम्मीदवार का कार्य लेख कुछ ऐसा न हो कि इस प्रकार की छूट उपयुक्त मालूम पड़े।

ध्यान दें : सरकार, अपने निर्णय से, किसी भी कार्यभारी पद की प्रशिक्षण अवधि और परीवीक्षा अवधि में परिवर्तन कर सकती है। अगर किसी मामले में प्रशिक्षण के सफलतापूर्वक समाप्त न होने पर प्रशिक्षण की अवधि बढ़ा दी जाती है तो तबनुसार परीवीक्षा की समस्त अवधि बढ़ाई जाती है।

4. परीवीक्षाधीन अधिकारियों को देवनागरी लिपि में हिन्दी की किसी अनुमोदित स्तर की परीक्षा में पहले से ही उत्तीर्ण हुआ होना चाहिए या परीवीक्षा अवधि में उत्तीर्ण होना चाहिए। यह परीक्षा शिक्षा निदेशक, दिल्ली के द्वारा आयोजित हिन्दी प्रवीण या केन्द्रीय सरकार द्वारा मान्यता प्राप्त और कोई समकक्ष परीक्षा हो सकती है।

जब तक कोई परिवीक्षाधीन अधिकारी इस अपेक्षा की पूर्ति नहीं करता है, तब तक उसको न स्थायी किया जा सकता है और न उसकी वेतन सामयिक वेतनमान में ₹ 780.00 प्रतिमास तक बढ़ाया जा सकता है। अगर इस अपेक्षा की पूर्ति नहीं कर पाता है तो उसकी सेवा संपाप्त की जा सकती है। कोई छूट नहीं दी जा सकती।

5. सन् 1965 के बाव की परीक्षा के आधार पर बाह्यिक इंजीनियरी की भारतीय रेलवे सेवा में नियुक्ति किसी भी व्यक्ति को, अपेक्षित होने पर, किसी रक्षा सेवा से या भारतीय रक्षा से सम्बन्धित किसी पद पर कम से कम चार वर्ष की अवधि तक काम करना होगा। अगर कोई प्रशिक्षण हो, तो इसमें उस प्रशिक्षण की अवधि शामिल है।

वरन्तु उस व्यक्ति को :—

(क) परिवीक्षाधीन अधिकारी के रूप में नियुक्त होने की तारीख से दस वर्ष समाप्त होने पर उपर्युक्त पद पर काम करने की आवश्यकता नहीं होगी।

(ख) सामान्यतः 40 वर्ष की आयु पूरी हो जाने पर पूर्वोक्त सेवा नहीं करनी पड़ेगी।

6. यांत्रिक इंजीनियरों की भारतीय रेल सेवा के अधिकारी :—

(क) पेंशन लाभ के पात्र होंगे, और

(ख) राज्य रेलवे गैर अंशदायी भविष्य निधि में उक्त निधि के नियमों के अन्तर्गत अंशदान करेंगे :—

जैसा कि उन रेलवे कर्मचारियों पर जो अपनी नियुक्ति के दिन कार्यभार ग्रहण करते हैं, लागू है।

7. परिवीक्षाधीन अधिकारी के रूप में सेवा शुरू करने की तारीख से वेतन शुरू हो जाएगा। उपर्युक्त पैरा 3 के अधीन वेतन-वृद्धि हेतु सेवा भी उसी दिन से गिनी जाएगी। वेतन आदि का विवरण इस परिशिष्ट के पैरा 10 में उल्लिखित है।

8. इन विनियमों के अधीन भर्ती हुए अधिकारी इस समय लागू नियमों के जो भारतीय रेल अधिकारियों पर लागू हैं, अनुसार छुट्टी के पात्र होंगे।

9. सामान्यतः अधिकारी पूरी सेवा के लिए, उसी रेल में लगे रहेंगे जहां उनकी पहली नियुक्ति होती है, और किसी दूसरे रेल में उन्हें स्थानान्तरण का कोई अधिकार नहीं होगा किन्तु भारत सरकार को यह अधिकार है कि सेवा की परीक्षाओं को देखते हुए भारत में या बाहर किसी दूसरी रेल में परियोजना में स्थानान्तरण कर सके। अपेक्षित होने पर अधिकारियों को भारतीय रेल के स्टोर डिपार्टमेंट में सेवा करनी होगी।

10. यांत्रिक इंजीनियरों की भारतीय रेल सेवा में नियुक्ति अधिकारियों की इस समय वेतन की निम्न प्रकार करें ग्राह्य है :—

कनिष्ठ वेतनमान : ₹ 700-40-900-ब० रो०-40-1100-50-1300

वरिष्ठ वेतनमान : ₹ 1100 (छठा वर्ष या कम) 50-1600

कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड :—₹ 1500-60-1800-100-2000

वरिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड (i) ₹ 2250-125/2-2500

(ii) ₹ 2500-125/2-2750

टिप्पणी 1 : परिवीक्षाधीन अधिकारियों को शुरू में कनिष्ठ वेतनमान का न्यूनतम दिया जाएगा और वेतन वृद्धि के लिए उनकी सेवा कार्यारम्भ की तारीख से गिनी जाएगी। किन्तु इससे पहले कि उक्त समयमान में उनका वेतन 740.00 ₹ प्र० मा० से 780.00 ₹ प्र० मा० तक बढ़ाया जाएगा। उन्हें निर्धारित परीक्षा या परिक्षाएं उत्तीर्ण करनी होंगी।

टिप्पणी 2 : यदि वे प्रशिक्षण के पहले दो वर्षों और परिवीक्षा की अवधि के दौरान विभागीय परीक्षा उत्तीर्ण करने में असमर्थ रहते हैं तो ₹ 740.00 से ₹ 780.00 तक वृद्धि रोक दी जाएगी जब निर्धारित अवधि के दौरान सभी विभागीय परीक्षाओं में असफल रहने के कारण प्रशिक्षण अवधि बढ़ानी पड़ी हो तब प्रशिक्षण की बड़ी हुई अवधि की समाप्ति के पश्चात् उनके विभागीय परीक्षा उत्तीर्ण कर लेने पर उनका वेतन जिस तारीख को अंतिम परीक्षा समाप्त होती है उसके बाव की तारीख से उक्त समयमान में उस अवस्था पर नियत किया जाएगा जो वे अवस्था प्राप्त कर लेते। किन्तु उन्हें वेतन का कोई बढ़ावा नहीं दिया जाएगा। ऐसे मामलों में प्रविध्यगत वेतन वृद्धि की तारीख प्रभावित नहीं होगी।

11. वेतनवृद्धि केवल अनुमोदित सेवा के लिए और विभागीय नियमों के अनुसार दी जाएगी।

12. प्रशासनिक ग्रेडों में पदोन्नति संबंधी स्थापना में रीतिरिवाज होने पर ही होती है और पूरी तरह चयन पर आधारित होती है। केवल वरिष्ठता पदोन्नति का कोई अधिकार प्रदान नहीं करती है।

PRESIDENT'S SECRETARIAT

New Delhi, the 26th January 1982

No. 1-Pres./83.—The President is pleased to approve the award of the "VAYU SENA MEDAL/AIR FORCE MEDAL" to the undermentioned personnel for acts of exceptional devotion to duty or courage:—

1. *Group Captain OM KUMAR CHHABRA (5675) FLYING (PILOT)*

Group Captain Om Kumar Chhabra was commissioned in the Indian Air Force on 7th February, 1959. He has to his credit over 7300 Hours of accident-free flying, out of which over 2500 hours have been on maritime role and over 3000 hours on instructional flying. He had the distinction of being awarded Master Green rating as a young pilot in less than six years of service on super constellation aircraft. He has, today, the distinction of being one of the few AI instructors in the Air Force. In addition, he holds 'A' Master Green category on Dekotas, super Constellations and HS-748 which, in the Air Force, is the highest achievement, a pilot can aspire for.

Group Captain Chhabra has been commanding one of the transport Squadrons since July, 1979. Since October, 1979, shortage of aviation gas of 100/130 octane began to have an adverse effect. It was therefore decided to induct HS 748 for air maintenance role. Though the serial trials on this aircraft have been carrying on since 1972, no conclusive data was available to find out the fitness of this aircraft for the purpose. The challenging task of finding out its feasibility for operations in the Eastern Sector was entrusted to Group Captain Chhabra. He carried out the trials flying in narrow valleys and difficult terrain, even in turbulent conditions. It was because of the dedication to duty and flying acumen of the officer that the worthiness of this aircraft is now being effectively utilised for air maintenance operations/role.

Group Captain Om Kumar Chhabra has thus displayed high professional competence and exceptional devotion to duty.

2. *Wing Commander BAPU RAGHAVENDRA RAO MADHAVA RAO VSM (5944) AERONAUTICAL ENGINEERING (MECHANICAL)*

Wing Commander Bapu Raghavendra Rao Madhava Rao was commissioned in the Technical Branch of the Indian Air Force on 21st June, 1960. During the two decades of his dedicated service, he has held various important and challenging appointments with distinction. For his outstanding contribution in the raising of a modern base repair depot, he was awarded the Vishisht Seva Medal in 1977. As Deputy, Director incharge of maintenance of MTG 21 fleet since July, 1978, his whole hearted involvement, intelligent planning and effective management of the weapon systems have yielded remarkable results.

Wing Commander Madhava Rao found that a large number of aircraft were falling due for replacement of nose and main undercarriages on life expiry. He arranged for fatigue tests to be carried out within the country, as a result of which it was possible to safely increase the life of the undercarriages to coincide with the life expiry of the aircraft. Thus, grounding of a large number of aircraft was avoided and saving of several lakhs of rupees in foreign exchange was affected.

A large number of costly components of MIG 21 aircraft were nearing completion of calendar life specified by the manufacturers. Wing Commander Madhava Rao initiated an extensive programme of scientific tests and trials for ascertaining the safe calendar life of these components. As a result of this extraordinary measure, it was possible to fix the calendar life to 15 years and thereby improve the availability of rotables for smooth sustenance of the fleet.

A very serious problem, which had almost defied solution, was that of corrosion of MIG engines in the saline atmosphere of the Air Force Stations. Wing Commander Madhava Rao arranged close monitoring of various preventive methods on the engine. Finally, with the help of the specialists of HAL, a long term solution has been evolved. Implementation of this preventive measures has shown very encouraging results. Having carried out a detailed study of the various causes of engine flame out, Wing Commander Madhava Rao has initiated a number of preventive and corrective measures

in conjunction with the manufacturers, overhaul agency and the operating units. During the past nine months, there has not been a single case of engine flame out in the air or on the ground. He has served the cause of MIG 21 fleet in an exemplary manner.

Wing Commander Bapu Raghavendra Rao Madhava Rao has thus displayed professional competence, leadership capabilities and devotion to duty of an exceptional order.

3. *Wing Commander MANMOHAN SINGH VASUDEVA (6128), FLYING (PILOT)*

Wing Commander Manmohan Singh Vasudeva was commissioned in May, 1961. During the past twenty years he has achieved fully operational status on three different fighter aircraft, namely Hunter, Gnat and Mig 21. The Officer has more than 800 accident-free flying hours on Mig 21 aircraft. He has served in four Mig squadrons as senior pilot, Flight Commander and subsequently as Squadron Commander. Also, he has spent over a year and half on production testing flying five types of aircraft, including a transport type. He has, in addition, successfully completed the Defence Services Staff College and Surface to Air Guided Weapon courses and is a Fighter Combat Leader of recognised repute.

In January, 1978, the Officer was posted to a forward base as Chief Operations Officer. Undaunted by the handicap of being the only officer posted to Ops wing he undertook with drive and determination, the reorganisation of the entire Ops Wing to gear it to undertake fighter operations, continuing the air maintenance operations from the base amounting to the total task of the entire Air Command. Initially single-handed and later aided by another officer posted in as Station Flying Safety Officer, he set up the Base Ops Complex, including the Strike Cell, Intelligence Room and the Ground Liaison Section, initiated the provisioning of arrester barriers and laying of soft ground arresters, and forced the pace for completion of the Airfield Lighting. The fact that the newly arrived fighter squadron, won the Inter Unit Gunnery and the Air Force Instrument Flying Trophy in that first year of its stay at the base speaks volumes for Wing Commander Vasudeva's exceptional Organisational ability, leadership and managerial skills.

Subsequently in November, 1979 he was appointed Squadron Commander of the same squadron. During his tenure in 1980 the Squadron with only half the strength of fighter aircraft achieved the same amount of annual flying as in the three previous years. This noteworthy achievement was possible due to Wing Commander Vasudeva's personal example, great enthusiasm for flying his unlimited capacity for hard work and his outstanding leadership in the air and on the ground. In addition there has been no aircraft accident on the Station during his tenure as COO, and in the squadron during his tenure as officer commanding. Considering the fact that nine different types of aircrafts operate daily from this base, this is an achievement worthy of special mention. Also, he has been responsible for the activation of the nearby Air to Ground Firing Range for night armament firing and has successfully trained many pilots in the difficult and specialised nightstrike role.

Wing Commander Manmohan Singh Vasudeva has thus displayed high professional competence and exceptional devotion to duty.

4. *Wing Commander DINESH CHANDRA KAUSHIK (6353) FLYING (PILOT)*

Wing Commander Dinesh Chandra Kaushik has been on the posted strength of the Helicopter Unit, Air Force, since 28th August, 1978. During a crisis due to shortage of fuel for Dakota and Caribou aircraft, the unit under his command was called upon to undertake the task of air maintenance in the entire Eastern region. He rose to the occasion and did a commendable job in keeping all the air maintained posts in the Sector supplied with essential commodities equipment, in addition to other multifarious commitments like VVIP heli-lifts, flood relief operation and communication flights.

Wing Commander Kaushik was also instrumental in suggesting and eventually accomplishing the task of carrying out air maintenance operations from focal points closer to the air maintained posts, thereby reducing the flying time by 35 per cent to 50 per cent. He had also undertaken the task of training the pilots of a Helicopter Unit on MI-8 Helicopters. He has been a pioneer on MI-8 Helicopters over

since their evaluation and induction into the service. He has made a very valuable contribution into the firm establishment of standard operating procedures on the MI-8 Helicopter.

Wing Commander Dinesh Chandra Kaushik has thus displayed professional competence, leadership capabilities and devotion to duty of an exceptional order.

5. Wing Commander KRISHNASWAMY SRIDHARAN (7019) FLYING (PILOT).

Wing Commander Krishnaswamy Sridharan has been in Command a Helicopter Unit since March, 1979. He has to his credit a total of 5300 hours of flying, out of which 4611 hours were flown without a single accident. He is a flight Inspector and qualified Flying Instructor holding 'A' Category.

On the 20th September, 1980, one of the helicopters from his unit had met with an accident and had turned outside down in Nanak Sagar Lake. He was flying in that area and was aware of the fact that four aircrew were marooned and one out of them did not know swimming. He therefore, landed his helicopter in shortest possible time next to the ill fated helicopter and directed his co-pilot to throw his turban to rescue the four marooned aircrew. When this action failed, with great presence of mind, he manoeuvred his helicopter very close to the other helicopter and picked up all the four aircrew, two at a time. He achieved this task with great personnel risk. By this courageous action and total disregard to his personal safety, he saved the lives of four valuable aircrew.

Wing Commander Krishnaswamy Sridharan has thus displayed high professional competence, leadership and exceptional devotion to duty.

6. Wing Commander AJIT SINGH MANN (7433) FLYING (PILOT).

Wing Commander Ajit Singh Mann was on the posted strength of one of the transport Squadrons in Eastern Sector for over four years. During his flying career he has flown over 5125 hours out of which 2805 hours were flown on operational commitments in the most hazardous and difficult mountainous terrains of Ladakh, Nagaland, NEFA and Mizo Hills. This entire flying has been accident-free. He has carried out numerous trials of initial reconnaissance and acceptance of new dropping zones. Professionally he has achieved exceptional standard in instrument flying and upgraded his rating to Master Green. He is a Right Hand Seat Check Pilot who has been instrumental in training young Squadron Pilots and upgrading the operational qualification of a large number of Pilots. He brought up the Pilot categorisation state to 97.5% and has been maintaining it.

The Squadron has an accident-free record for the last three years with maximum flying hours to its credit. During this period the Squadron carried out 24,515 hours of flying and there was no other transport Squadron in the Air Force with such flying record. Squadron has won the flight safety trophy for the three consecutive years. This remarkable achievement has been primarily due to untiring efforts by him as senior most flight Commander of the Squadron.

Wing Commander Ajit Singh Mann has thus displayed professional competence, leadership capabilities and devotion to duty of an exceptional order.

7. Squadron Leader SHYAM SUNDAR SINGH CHAUHAN (8780) FLYING (PILOT).

Squadron Leader Shyam Sundar Singh Chauhan was commissioned in the Indian Air Force on 2nd August, 1964. A keen and dedicated flier, he has flown over 2700 accident-free hours as Captain. During the period November, 1980 to January, 1981, he played a key role in the planning and execution of sensitive border survey tasks. Flying with tenacity and precision over rugged mountainous terrain, he brought back outstanding results. The information has been of great strategic value in updating our maps and has increased our knowledge of these inaccessible regions.

8. Squadron Leader BHARAT BHUSHAN SONI, V.R.C. (9392) FLYING (PILOT).

Squadron Leader Bharat Bhushan Soni has been on the posted strength of a front line supersonic squadron since 15th May, 1980. Assuming the responsibilities of a Senior Flight

Commander he has constantly strived to improve the operational potential of the Squadron. He ensured that the equipment of the squadron to an advanced variant of MIG 21 was expeditiously executed. Further, he organised and planned the squadron Flying training in a systematic manner. As a tangible result of his carefully drafted training programme, 10 pilots were progressed to fully operational day and night status in the shortest time span possible. He was chiefly instrumental in achieving a record output of over 1700 hours of Squadron flying in little over eight months.

Squadron Leader Bharat Bhushan Soni was Commissioned in May, 1965, and he stood first in his course for which he was awarded the Chief of Air Staff Medal. In Subsequent professional courses such as Junior Commander's Course and Fighter Combat Leader's Course, he continued to maintain his top rank. For his flying skill of high order and excellent marksmanship in air to ground weaponry, he was awarded 'Jam Sataj Trophy' and 'Moolgavkar Trophy' respectively during the FCL Course. For professional competence, he was selected to instruct on the staff of the prestigious Institution, Tactics and Combat Development Establishment. In recognition of his professional skill and Service, he was awarded Commendation by Air Officer Commander-in-Chief 1 (Operational) Group, Indian Air Force, in February, 1976 and by the Chief of the Air Staff in August, 1976. His Combat skill was amply demonstrated in Indo-Pak war in 1971 when he shot down a supersonic F-104 Star Fighter A aircraft of the Pakistan Air Force. For this act of conspicuous gallantry he was awarded Vir Chakra by the President.

Squadron Leader Bharat Bhushan Soni has thus displayed high professional competence and exceptional devotion to duty.

9. Squadron Leader PRABHAKAR VASUDEO GHOTGE (11294) FLYING (PILOT).

Squadron Leader Prabhakar Vasudeo Ghotge has been on the posted strength of one of the Base Repair Depots (BRD) since January 1978 as Officer i/c Test Flight. He is one of the very few test Pilots qualified for production test flying on both Rotary Wing (Chetak and Cheetah) and Fixed Wing (Krishak, HT-2 and Otter) aircraft and probably the only test Pilot currently employed in these multi type production testing duties. During the production year 1979-80 he testflew 31 aircraft and during 1980-81, 36 aircraft, single handed. During these two years, he has also testflown and cleared 77 storage aircraft which were ferried out from this depot to various units. During this period, he has testflown 1005 hours and has cleared a total of 105 production aircraft and 112 storage aircraft. This entire performance has been without a single incident or accident which speaks very highly of his superlative professional competence and exceptional airmanship.

During last two years this depot has not received a single complaint about produced aircraft from operators, which speaks volumes about the standard of flight testing for each aircraft. His exceptional devotion to duty, his dynamic and objective approach to problems, his personal involvement during rectification and human touch in dealing with technicians have been a constant source of inspiration to the technical personal of this depot and have been in the highest tradition of the Indian Air Force.

Squadron Leader Prabhakar Vasudeo Ghotge has thus displayed high professional competence and exceptional devotion to duty.

10. Squadron Leader ANUP KUMAR SHYAM (12065) FLYING (PILOT).

On the 13th October, 1980, Squadron Leader Anup Kumar Shyam was authorised to fly an instructional sortie with Flight Lieutenant DS Karnik in a Kiran aircraft. The sortie was to consist of Air Instruction exercises, general handling aerobatics and PFT. After getting airborne at 0700 hours the sortie proceeded uneventfully until the roller take off following a Practise Force Landing (PFL). After the roller take off, the aircraft turned on to downwind for an engine assisted approach and a full stop landing. With this in mind, the undercarriage had been left down. After rolling out on downwind, the pupil officer who had the control commenced vital actions. Just then a small thud was heard and this was followed by a fine rumbling noise. The speed was seen to be decreasing. The pupil officer instinctively opened throttle

to maintain speed but found no response to throttle movement. Realising the gravity of the situation Squadron Leader Shyam immediately took over controls. By this time they had flown just past the cross runway. Taking stock of the serious situation, Squadron Leader Shyam immediately turned right to assess the possibility of a forced landing on runway 30 failing which he decided that they would have to eject. At this time he realised that the engine had not flamed out and that a little partial power was still available. He skillfully manoeuvred the aircraft on to the approach and executed a safe landing on the crossrunway.

In recovering the aircraft successfully, Squadron Leader Shyam displayed cool nerves skill and excellent airmanship under most adverse circumstances. But for his excellent flying skill a valuable aircraft would have been lost with possible injury to the crew and loss of life/damage on the ground.

Squadron Leader Anup Kumar Shyam has thus displayed high professional competence, leadership and exceptional devotion to duty.

11. Squadron Leader PARVEZ KHOKAR (11860) FLYING (PILOT).

Squadron Leader Parvez Khokar underwent No. 2 Experimental Test Pilots Course at Aircraft System Testing Establishment in 1977-78. From October, 1978 to January, 1981, he was employed on active testing duties in the Flight Test Squadron at Aircraft System Testing Establishment. Being an A2 category qualified flying instructor with considerable instructional experience he was detailed as the project Pilot for the HPT-32 Piston engined basic trainer aircraft under development at HAL (Bangalore Complex). He took extremely active part in proto-type Testing of this aircraft including high risk tests such as stalling, spinning, engine air starts with the propeller stopped and aerobatics. He used his experience to great advantage to offer very constructive suggestions and remedial measures to the designers at HAL. He also worked extremely hard and with rare dedication to monitor the progress of various modifications on the two proto-type aircraft under testing. This often entailed working well beyond the normal working hours and flying at all hours of the day. In addition to the onerous responsibility of being the project Pilot on HPT-32 aircraft, he carried out a number of service trials on Marut, Ajeet, Iskra and MIG aircraft. He was always eager to undertake new testing assignments without any regard to personal comfort or safety. He has accumulated 22.77 hours of accident-free flying on 18 different types of aircraft and holds highest instrument rating of Master Green.

Squadron Leader Parvez Khokar has thus displayed professional competence, leadership capabilities and devotion to duty of an exceptional order.

12. Flight Lieutenant VIKAS SHRIDHAR KARANDIKAR (12410) FLYING (PILOT).

Flight Lieutenant Vikas Shridhar Karandikar is undergoing Test Pilot's Course (Rotary Wing) at Istres in France. On the 28th November, 1980, he took off in a helicopter, Alouette III, for a training sortie. The purpose of the training sortie was measurement of forces of flying controls when serves are switched off. The Crew of the helicopter included one test engineer.

Mr. Moulleron (French National) and an experimenter Mr. Meyer (French National). For exercise, the Pilot stabilised at 2500' AGL with serves off. Flight Lieutenant Karandikar asked the test engineer to reduce the fuel flow to verify the effect of rotor RPM on the flying controls. The test engineer Mr. Moulleron erroneously pulled back the fuel shut off lever instead of pulling back the fuel flow lever (both these levers are situated side by side). This action of the engineer resulted in unforeseen and complete loss of power.

Flight Lieutenant Karandikar reacted correctly in the emergency. He put the serves on and commenced an autorotation descent. During the descent, the engineer attempted to relight the engine, but it was not successful. At about 1000 feet AGL, Flight Lieutenant Karandikar asked the engineer to switch off all electrics and made a successful autorotation landing on a nearby field. The helicopter was not damaged and was flown back to the base after some checks. The crew were not hurt.

5—421 GI/82

Flight Lieutenant Karandikar, test Pilot under training in France reacted coolly and correctly to an emergency situation in the air and executed a very successful emergency landing of the helicopter. By this action, this pilot displayed exceptional qualities of airmanship. The successful emergency landing carried out by the pilot has enhanced the reputation of Indian Air Force in a foreign country, like France.

Flight Lieutenant Vikas Shridhar Karandikar has thus displayed high professional competence, leadership and exceptional devotion to duty.

13. 30004 IR Master Warrant Officer KORAMPETH NARAYANAN NAIR, FLIGHT ENGINEER.

Master Warrant Officer Korampeth Narayanan Nair has been a Flight Engineer since 1961 and has a total of 5650 flying hours to his credit. Out of this more than 1000 hours were done on operational areas. He has flown AN-12, Super Constellation and packet aircraft and is holding Category 'A' since 1980.

Master Warrant Officer Nair is one of the officers who initially set up the infrastructure for training Flight Engineers at Paratroopers Training School. He is an experienced flight engineer of exceptional tact and ability for which he was entrusted the important task of training flight engineers for the Indian Navy. He completed the training in record time thereby further strengthening inter service bonds and brotherhood.

Master Warrant Officer Korampeth Narayanan Nair has thus displayed professional competence, leadership capabilities and devotion to duty of an exceptional order.

14. 218607 Warrant Officer AJIT SINGH FLIGHT ENGINEER.

Warrant Officer Ajit Singh, Flight Engineer, is on the posted strength of one of the Transport Squadrons of the Air Force, since 10th February, 1975.

He has a total of 4793 flying hours to his credit out of which 1884 hours are on AN-12 aircraft. Warrant Officer Ajit Singh has done total of 1907 hours of operational flying, out of which 11.21 hours have been over the hazardous terrain of Ladakh Area. On various occasions he has averted serious accidents/incidents by his keen observations and cool and professional handling of emergencies. To cite one, on 25th February, 1979, while starting No. 3 engine of an AN-12 aircraft, he noted the fire warning light coming on. His action were so prompt and correct that even before the ground crew noted that fire, he had rejected the start and taken necessary action. Under his guidance, the fire was put out, thus saving a very valuable aircraft. He has won the 'GOOD SHOW' award from the Directorate of Flight Safety and has been adjudged 'Best in Trade Proficiency' at this wing.

Warrant Officer Ajit Singh has thus displayed high professional competence and exceptional devotion to duty.

No. 2-Pres./83.—The President is pleased to approve the award of the "BAR TO VAYU SENA MEDAL"/BAR TO AIR FORCE MEDAL to the undermentioned personnel for acts of exceptional devotion to duty or courage :—

1. Wing Commander SANJIV SAHAY VM (6139) FLYING (PILOT).

Wing Commander Sanjiv Sahay was commissioned on the 31st May, 1961. Since then he has been in various fighter Squadrons of the Indian Air Force mainly in MIG variant Squadrons. On assuming command of a supersonic Squadron in July 1979, Wing Commander Sanjiv Sahay took stock of his resources and with single mindedness, meticulous planning and optimum utilisation of each resource, he was able to complete 200 hours of inspection on almost all his new aircraft which had fallen due for this inspection at the same period. Due to this faultless planning, the serviceability has gradually picked up and for the last year it was at an all time high figure of 70.13% average. His unit has also achieved 100% serviceability five times during this period. During this period, the Squadron has achieved a flying output of over 2943 hours. This entire flying has been achieved without a single accident and the Squadron has maintained accident-free record for the last three years. The Squadron won the Arjuna 1979 trophy for being the best fighter Squadron in the western Air Command in inter-Squadron

Gunnery Fleet and was also adjudged the best fighter Squadron for 1979 of WAC. In 1980, this Squadron also had an accident-free year and won two trophies the first for being the best Fighter Squadron in WAC and another for being best in Maintenance.

On 9th February, 1981, Wing Commander Sanjiv Sahay was leading the medium level strike mission in front guns for ex-Arjuna. After pulling out of the dive, after a front gun attack on SK Range he had heard a thud on his aircraft. He also experienced high frequency vibration setting in and he decided to turn to base giving a call that the suspected a hit by a bullet ricochet. He climbed up and decided to carry out an immediate landing by doing descending circuit. He lowered his undercarriage in line with the landing dumb-bell for runway 31. He commenced his turn on to finals and throttled back to 85% RPM at 1.3 Km with the intention of lowering full flaps after having turned and aligned himself with the runway. As soon as he throttled back, he heard a cracking noise from the rear. At this stage the engine flamed out. At the time of flame out, the height was 1.3 Km. He immediately put the relight switch "ON", observing his height, distance out and speed and that the relight would atleast take 15 to 20 seconds, he decided to eject. The aircraft was pointing towards the domestic area of HALWARA airfield. He turned right, pulled the aircraft up gently and when the aircraft was facing the green fields, he ejected. Wing Commander Sahay avoided a serious catastrophe by turning the aircraft away from populated area. By this courageous act, in such a critical stage, Wing Commander Sahay has set a brilliant example of this presence of mind, bravery and professional acumen.

Wing Commander Sanjiv Sahay has thus displayed high professional competence, leadership, courage and exceptional devotion to duty.

2. *Wing Commander SRINIVASAPURAM KRISHNASWAMY, VM (6338) FLYING (PILOT).*

Wing Commander Srinivasapuram Krishnaswamy was in Command of one of the fighter Squadrons since January, 1978. He has a total flying of 3300 hours on 29 different types of aircraft. He is a test pilot and a Fighter Combat Leader of very high calibre.

As the Commanding Officer of a Squadron he converted both flights equipped with different types of aircraft on the specialised role in a very short time of just seven months. All Squadron aircrew were also made fully operational during the same period. Also under his able leadership the Squadron trained large number of the pilots on Fighter Combat Leader course in the specialised role, which has resulted in great improvement in Fighter tactics in the Indian Air Force.

Wing Commander Srinivasapuram Krishnaswamy has thus displayed professional competence, leadership and devotion to duty of an exceptional order.

No. 3-Pres./83.—The President is pleased to approve the award of the NAO SENA MEDAL/NAVY MEDAL to the undementioned personnel for acts of exceptional devotion to duty or courage :—

1. *Commander VIRENDRA SINGH VISHNOI (00594-Z) INDIAN NAVY.*

Commander Virendra Singh Vishnoi was appointed Commanding Officer of an Indian Naval Submarine. The submarine was due for urgent extended repairs when he took over its command but through great ingenuity, zeal and initiative he kept the submarine operational for a period of nearly one and a half years beyond the scheduled date of refit.

During the period he was in command, the submarine had some serious problems of material and equipment. All through these, he kept his cool and with exceptional courage and skill ensured that the defects were rectified expeditiously. He also displayed outstanding qualities of leadership and with his drive ensured the operational availability of the submarine throughout, meeting all the commitments of the Fleet including major exercises and patrols, thus adding to the success of the exercises and enhancing the operational capability of the Fleet.

Commander Virendra Singh Vishnoi has thus displayed courage, professional skill and devotion to duty of a high order.

2. *Lieutenant Commander KAMAL DEEP SINGH SANDHU (01067 Z) INDIAN NAVY.*

Lieutenant Commander Kamal Deep Singh Sandhu took over the duties of Flight Commander Indian Naval Air Squadron 321, Garuda Flight, on its formation on 23rd May, 1980. He gave the flight a sound organisation from the start and made it a highly competent operational unit. His flight always provided unfailing search and rescue and logistic support to the Naval Air Station, Command, and the Civil Administration on all occasions including evacuation of seriously ill patients under extremely hazardous conditions from ships at sea.

He set a very fine personal example by logging extensive flying hours within a short span of 14 months including shipborne operations by day and night under adverse weather conditions. His inspiring leadership contributed significantly to his flight flying a very large number of sorties without any accident/incident including desk operations from ships, and achieving a highly operational state at all times. During the course of his flying career, he has performed many life saving and rescue missions, including the rescue of an Alize Crew, who ditched at sea on 10th April, 1976, the rescue of a Sea Hawk pilot who ejected into the sea off Karwar on 31st December, 1974, and also on 19th December, 1979, the emergency evacuation of a cadet, who was in a precarious state on a Naval Ship, all resulting in saving of precious human lives. All these missions were achieved in a most efficient manner, in keeping with the highest traditions of the Service.

Lieutenant Commander Kamal Deep Singh Sandhu has thus displayed courage, professional skill and exceptional devotion to duty.

3. *Lieutenant Commander ROMESH LAXMAN RAO KSHIRSAGAR (00939-H) INDIAN NAVY.*

On the 26th May, 1981, a surf whaler had capsized and washed ashore at a far flung island due to heavy breakers and swell. Lieutenant Commander Romesh Laxman Rao Kshirsagar was entrusted the hazardous task of salvaging the whaler for which he had scanty manpower available. With great seamanship, skill and ingenuity, the officer pushed the boat back into the water, he took personal command of the available manpower and succeeded in physically pulling the whaler to the ship under heavy odds resulting from the prevailing heavy swell and breakers.

The whaler was left with only two oars and had no rudder. But for the officer's great personal courage, determination and leadership, the operation could not have succeeded. While pulling, the boat at times tossed up as much as 15 feet severely hampering the operations and seriously endangering the safety of personnel.

Lieutenant Commander Romesh Laxman Rao Kshirsagar has thus displayed courage, professional skill and devotion to duty of a high order.

4. *Lieutenant Commander (SDC) Sukumar Bhattacharjee (81900-K) Indian Navy*

Lieutenant Commander (SDC) Sukumar Bhattacharjee was given a very onerous task, its successful and expeditious completion was a vital importance to the Service and required intelligence of a very high order, unflinching devotion to duty and determination.

With the very limited resources and men at his disposal he applied himself fully to the task completely disregarding his personal interests and comforts putting in very long hours of sustained work. He motivated his men by setting a shining personal example. His outstanding leadership, organisational ability and ingenuity were instrumental in meeting the challenge successfully.

Lieutenant Commander (SDC) Sukumar Bhattacharjee has thus displayed courage, professional skill and devotion to duty of a high order.

5. *Lieutenant Commander Parkash Dattatraya Upponi* (01152-T) *SC INDIAN NAVY.*

On the 6th June, 1981, the ill fated Samastipur-Banmukhi passenger train fell into the Bagmati river. The Indian Navy was assigned the task of extricating the bodies of the victims from the sunken wreckage. Lieutenant Commander Parkash Dattatraya Upponi was entrusted with the responsibility of the overall organisation of the salvage teams under the command of Commander GAD Dake, NM and Bar and the task of recovering the bodies. Notwithstanding the adverse and hazardous diving conditions of strong currents and zero underwater visibility as well as the inherent danger of the tangled wreckage he inspired confidence in his men by personally diving and carrying out the initial diving survey of the wreckage and extrication of the bodies. He was instrumental in helping his men to overcome their apprehensions and the psychological barriers about the unpleasant nature of the works.

Lieutenant Commander Parkash Dattatraya Upponi has thus displayed professional skill, leadership and exceptional devotion to duty.

6. *Lieutenant Pradeep Roy* (01824-W) *Indian Navy*

On the 26th March, 1981, at about 1615 hours, after participating in Western Fleet Exercise Programme 09/81, INS Himgiri (Flag ship for the said exercise) was in the final stages of going alongside INS Dunagiri at the South Breakwater. Dense smoke, which was later identified as superheated steam carrying asbestos lagging powder had escaped from the boiler drum at a temperature of approximately 470°F and was seen coming out of the fore-castle hatch of INS Himgiri thereby trapping the quartermaster in the wheel house.

Lieutenant Pradeep Roy, Flag Lieutenant to the Flag Officer Commanding, Western Fleet, who at that time was on the port bridge wing was ordered to ascertain the safety of quartermaster in the wheel house. In zero visibility, difficult breathing conditions and heat, Lieutenant Pradeep Roy rushed down to the Quartermaster lobby and rescued all sailors, including an Electrical sailor who was trapped in the Electrical Workshop.

After coming up to the bridge, he learnt that there were a few Engineering Mechanics also trapped in the boiler room. He immediately went down to the main alloy way which was in total darkness on account of power failure and unbearably hot due to the escaped steam and shouted down to the Engineering Mechanics in Boiler room to come up. After three or four attempts one Engineering Mechanic came up and was escorted by him on to the weather deck. Since there was one more Engineering Mechanic in the Boiler room, Lieutenant Pradeep Roy this time rushed down to the Boiler room without any protective clothing and breathing apparatus followed by an Air Crew Diver and brought up Leading Engineering Mechanic Shrivath Ram, 057089-Z, who was trapped in the bilges and was unconscious.

Lieutenant Pradeep Roy has thus displayed professional skill and devotion to duty of a high order.

7. *Lieutenant Vinod Kumar Bakshi* (01581-T) *Indian Navy*

On the 6th June, 1981, the ill fated Samastipur-Banmukhi passenger train fell into the Bagmati river. The Indian Navy was assigned the task of extricating the bodies of the victims from the sunken wreckage.

Lieutenant Vinod Kumar Bakshi was entrusted with the task of clearing trapped bodies from the bogies. Notwithstanding the adverse and hazardous diving condition prevailing, zero underwater visibility and strong currents along with the inherent danger posed by the tangled wreckage he infused confidence into his men by personally carrying out the initial dives for surveying the wreckage and extrication of bodies. His perseverance, dedication to duty and the quality to inspire his men to face the odds and give their best towards the successful completion of the task was in keeping with the best traditions of the Navy.

Lieutenant Vinod Kumar Bakshi has thus displayed professional skill and devotion to duty of a high order.

8. *Ramvir Singh Chauhan, Petty Officer Number 085140-A* *Indian Navy*

The flash floods in Srikakulam in Andhra Pradesh had brought unprecedented havoc and had gravely endangered the lives of a large number of marooned villagers who had no means of escaping from the fury floods.

During the flood relief operations Petty Officer Ramvir Singh Chauhan, alongwith two other sailors, was assigned the task of reaching the village of Bhageerathapuram across the swollen and swift waters of Vamsadhara by boat and rescue the marooned villagers. He displayed a high sense of professionalism in navigating the boat through the strong currents and reaching the marooned villagers and transporting food, water, and medicines to the villagers in time, undeterred by the serious danger posed by the floods to his safety and that of his team he continued with the rescue operations.

When he was in the process of distributing food packets, he noticed a woman and child being washed away by the racing water. Completely unmindful of his personal safety, he jumped into the waters and saved their lives inspite of all the hazards.

His inspiring leadership to his rescue team to give of their best even when in face of great dangers from the floods and the gallant act of saving a life in complete disregard of personal safety is in keeping with the highest traditions of the Service.

Petty Officer Ramvir Singh Chauhan has thus displayed courage, determination and devotion to duty of a high order.

9. *Gaja Singh Jat, Petty Officer Engineering Mechanic Number 055566-N, Indian Navy.*

On the 26th March, 1981, at about 1615 hours after participating in Western Fleet Exercise Programme 09/81, INS, Himgiri was in the final stages of going along-side. There was an accidental and massive steam leak in the boiler room.

Petty Officer Gaja Singh Jat was the Petty Officer, Engineering Mechanic in-charge of the boiler room at the time. Due to sudden escape of steam from the burst flanged joint of the safety valve of starboard boiler, the boiler room filled with superheated steam in no time and visibility became zero. He took immediate action to carry out emergency shutting down of the boilers as per laid down instructions. His presence of mind and prompt action controlled the steam leak, prevented the situation from developing into a disaster and saved the boiler from damage. He displayed a very high sense of professional acumen, courage and presence of mind in dealing with a difficult situation.

Petty Officer Gaja Singh Jat has thus displayed professional skill and devotion to duty of a high order.

10. *Diwan Chand, Petty Officer Clearance Diver, First Class, Number 053814-F, Indian Navy*

On the 6th June, 1981, the Samastipur-Banmukhi passenger train fell into the Bagmati river. The Indian Navy was assigned the task of extricating the bodies of the victims from the sunken wreckage.

Petty Officer Diwan Chand, with total disregard to his personal safety and unmindful of the adverse conditions prevailing, zero under-water visibility and strong currents, compounded by inherent danger posed by the wreckage and the unpleasant nature of the job, volunteered time and again to dive to recover the trapped bodies. He set a personal example to the rest of the divers. He displayed great determination and total disregard for self and put in his best towards the successful completion of the task.

In this action, petty Officer Diwan Chand displayed courage, determination and devotion to duty of a high order.

11. *Jana Narayana Murthy, Petty Officer Number 088359-T* *Indian Navy*

On the 2nd May, 1981, a flash North western with wind speed exceeding 70 Kts. high waves and lashing rains hit the survey areas off And Island at about 1945 hrs. INS Sandhyak's two survey motor boats which were carrying out survey operations at that time though managed to return to the

ship could not be hoisted on board because of high waves and lashing rains and had to be secured along-side.

Both the boats were tossing heavily because of high waves with the result that a very heavy strain was coming on boat ropes and bollards. At about 2030 hrs four bollards of survey boat SPICA were up-rooted from securing bases and there was an imminent danger of the boat capsizing and becoming a total loss. Petty Officer Jana Narayana Murthy at that time jumped from the deck into the boat with total disregard to his personal safety and passed anchor chain of the boat on board for securing. Throughout the period of storm which lasted for about 4½ hours, he stood by the boat and changed the parted ropes as required. In doing so he not only displayed exceptional devotion to duty but also a very high degree of professional skill, ingenuity and courage by taking seaman like precautions and improvised rigging for saving the boat. His performance was a source of inspiration to other sailors as well who worked relentlessly inspite of extreme rough weather.

In this action, petty Officer Jana Narayana Murthy displayed courage, determination and exceptional devotion to duty.

12. Kaushal Kishore Bajpai Leading Seaman Number 097736-B Indian Navy

On the 2nd May, 1981, a flash North Western with wind speed exceeding 70 Kts, high waves and lashing rains hit the survey area at about 1945 hrs. Two motor boats of INS Sandna were carrying out survey at that time and were caught in the flash storm. The survey boats could struggle back to the ship but could not be hoisted on board because of very heavy seas and lashing rains and had to be secured along-side. Both the boats were tossing heavily because of high waves with the result that a very heavy strain was coming on boat ropes and bollards.

At about 2000 hrs, four bollards of SMB PLUTO were uprooted from securing bases and there was a grave danger of the boat capsizing and it becoming a total loss. Leading Seaman Kaushal Kishore Bajpai at that time jumped into the boat in total disregard to his personal safety and passed anchor chain of the boat on board the ship for securing. Throughout the period of storm which lasted for about 4½ hours, the sailor stopped by the boat and changed the parted ropes as required and in doing so displayed a very high degree of professional skill, ingenuity and courage by taking seaman like precautions and improvised rigging for saving the boat. His performance was a source of inspiration for other sailors who worked relentlessly inspite of extreme rough weather.

In this action Leading Seaman Kaushal Kishore Bajpai displayed courage, determination and devotion to duty of a high order.

13. Suhas Kashinath Vayangankar, Leading Seaman Clearance Diver II, Number 096952-Y, Indian Navy

On the 6th June, 1981, the ill fated Samastipur-Banmukhi Passenger train fell into the Bagmati river. The Indian Navy was assigned the task of extricating the bodies of the victims from the wrecking of the bodies.

Leading Seaman Suhas Kashinath Vayangankar, unmindful of the adverse and hazardous diving conditions prevailing, zero underwater visibility and strong currents compounded by the inherent danger posed by the wreckage as well as the unpleasant nature of the task, volunteered time and again to recover the bodies trapped in the wreckage. He displayed great determination and total disregard for self and put in his best towards the successful completion of the task.

In this action, Leading Seaman Suhas Kashinath Vayangankar, displayed courage, determination and devotion to duty of a high order.

14. Balbir Singh, Leading Seaman, Clearance Diver First Class, Number 085252-F, Indian Navy

On the 6th June, 1981, the ill fated Samastipur-Banmukhi passenger train fell into the Bagmati river. The Indian Navy was assigned the task of extricating the bodies of the victims from the wreckage of the bogies.

Leading Seaman Balbir Singh, unmindful of the adverse and hazardous diving conditions prevailing, zero underwater visibility and strong currents compounded by the inherent danger posed by the breakage as well as the unpleasant nature of the task, volunteered time and again to recover the bodies trapped in the wreckage. He displayed great determination and total disregard for self and put in his best towards the successful completion of the task.

In this action, Leading Seaman Balbir Singh displayed determination, courage and devotion to duty of a high order.

15. Jagmal Singh, Leading Seaman, Clearance Diver-I, Number 094485-R, Indian Navy.

On the 6th June, 1981, the Samastipur-Banmukhi passenger train fell into the Bagmati river. The Indian Navy was assigned the task of extricating the bodies of the victims from the sunken wreckage.

Leading Seaman Jagmal Singh, with total disregard to his personal safety and unmindful of the adverse conditions prevailing, zero underwater visibility and strong current compounded by inherent danger posed by the wreckage and unpleasant nature of job, volunteered time and again to dive to recover the trapped bodies. He set a personal example to the rest of the divers. He displayed great determination and total disregard for self and put in his best towards the successful completion of the task.

In this action, Leading Seaman Jagmal Singh displayed courage, determination and devotion to duty of a high order.

16. Rameshwar Jha, Leading Seaman, Clearance Diver first class, Number 096338-A, Indian Navy.

On the 6th June, 1981, the ill fated Samastipur-Banmukhi passenger train fell into the Bagmati river. The Indian Navy was assigned the task of extricating the bodies of the victims from the wreckage of the bogies.

Leading Seaman Rameshwar Jha, unmindful of the adverse and hazardous diving conditions prevailing, zero underwater visibility and strong currents compounded by inherent danger posed by the wreckage as well as the unpleasant nature of the task, volunteered time and again to recover the bodies trapped in the wreckage. He displayed great determination with total disregard to his personal safety and put in his best towards the successful completion of the task.

In this action, Leading Seaman Rameshwar Jha displayed courage, determination and devotion to duty of a high order.

17. Puran Mal, Leading Seaman, Clearance Diver second class, Number 054161-W, Indian Navy.

On the 6th June, 1981, the ill fated Samastipur-Banmukhi passenger train fell into the Bagmati river. The Indian Navy was assigned the task of extricating the bodies of the victims from wreckage of the bogies.

Leading Seaman Puran Mal, unmindful of the adverse and hazardous diving conditions prevailing, zero underwater visibility and strong currents compounded by the inherent

danger posed by the wreckage as well as the unpleasant nature of the task, volunteered time and again to recover the bodies trapped in the wreckage. He displayed great determination and total disregard for self and put in his best towards the successful completion of the task.

In this action Leading Seaman Puran Mal displayed courage, determination and exceptional devotion to duty.

18. *Mohinder Singh Bali, Naval Airman, First Class, number 142324-R, Indian Navy.*

On the 26th March, 1981, at about 1615 hours after participating in Western Fleet Exercise programme 09/81, INS Himgiri (Flag Ship for the said exercise) was in the final stages of going alongside INS Dunagiri at the South Breakwater. Dense smoke, which was later identified as superheated steam carrying asbestos lagging powder had escaped from the boiler drum at a temperature of approximately 470°F and was seen coming out of the fore castle hatch of INS Himgiri.

Mohinder Singh Bali, Naval Airman, who was on board INS Dunagiri at the time was directed to go on board INS Himgiri and render assistance. He immediately went on board Himgiri and joined Lieutenant Pradeep Roy (01824-W) who had been directed by the Flag Officer Commanding Western Fleet to ascertain the safety of personnel trapped in various compartments. In zero visibility, difficult breathing conditions and heat, Mohinder Singh Bali went to the boiler room with Lieutenant Pradeep Roy to locate and rescue personnel. Due to power failure there was complete darkness in the boiler room. It was unbearably hot and difficult to even breathe due to steam. He however, went down without any protective clothing and breathing apparatus and helped in rescue. Leading Engineering Mechanic Shivanth Ram (Number 057089Z) who was trapped in bilges and was unconscious. He assisted many other trapped personnel in escaping from the boiler room.

In this action, Naval Airman Mohinder Singh Bali displayed determination, courage and exceptional devotion to duty.

19. *Joy Joseph Chelath, Seaman First Class Ship's Diver number 200856-T, Indian Navy*

On the 6th June 1981, the Semastipur-Bannumukhi passenger train fell into the Begmati river. The Indian Navy was assigned the task of extricating the bodies of the victims from the wreckage of the submerged bogies.

Seaman Joy Joseph Chelath, unmindful of the adverse and hazardous diving conditions prevailing, zero underwater visibility and strong currents compounded by the inherent danger posed by the wreckage as well as the unpleasant nature of the task, volunteered time and again to dive to recover the bodies trapped in the wreckage. In this, he was eminently successful and was responsible for recovering 23 bodies. He displayed great determination and total disregard to his personal safety and put in his best towards the successful completion of the task. He set an example to the other divers and infused confidence and determination in them.

In this action Seaman Joy Joseph Chelath displayed courage, determination and exceptional devotion to duty.

20. *Rati Ram, Clearance Diver, Second Class number 103669-N, Indian Navy.*

The flash floods at Srikakulam District in Andhra Pradesh had stranded the Madras-Howrah Santa Express with all passengers in a very dangerous situation in which human lives could have been lost. Clearance Diver Rati Ram was a member of the naval rescue team which evacuated the stranded passengers of the ill-fated train. The rescue operations were full of hazards and required a great degree of cool courage for their successful completion. During one of the hazardous trips in a Gemini craft when the stranded passengers were being ferried across the swollen Vamsadhara River, one very young boy fell in the waters and was being carried away by the strong current towards certain

death by drowning. He immediately jumped into the water and rescued the boy at great risk to his own life.

In this action Clearance Diver Rati Ram displayed courage, determination and devotion to duty of a high order.

S. NILAKANTAN, Dy. Secy.
to the President.

LOK SABHA SECRETARIAT

New Delhi-110001, the 28th December 1982

No. 4/5/80-RCC.—The Speaker has nominated Shri A.B.A. Ghani Khan Chaudhury to be a Member of the Committee to review the rate of dividend payable by Railway Undertaking to General Revenues as well as other ancillary matters in connection with the Railway Finance vis-a-vis the General Finance vice Shri P. C. Sethi resigned from the Committee.

K. C. RASTOGI,
Chief Financial Committee Officer.

MINISTRY OF HOME AFFAIRS

New Delhi, the 29th November 1982

No. 13019/2/82-GP(DI).—In pursuance of this Ministry's Notification No. 3/28/69-GP dated 22-7-1972 the President is pleased to reconstitute the Home Minister's Advisory Committee for the Union Territory of Dadra and Nagar Haveli for the period from 1-4-1982 to 31-3-1983 with the following members:—

Ex-Officio members

- (i) Administrator, Dadra & Nagar Haveli.
- (ii) Member of Parliament representing the Union Territory.
- (iii) The Chairman, Varisht Panchayat.

Non-Official members :

- (i) Smt. Kokilaben Dhirubhai Khonia.
- (ii) Shri Harunbhai Hazibbhai Memon.
- (iii) Shri Nanubhai Gevubhai Vadia.

UMA PILLAI, Dy. Secy.

MINISTRY OF INDUSTRY

(DEPARTMENT OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT)

New Delhi, the 15th December 1982

RESOLUTION

No. SSI(I)-17(1)/78.—In the Ministry of Industry Resolution No. SSI(I)-17(1)/78, dated the 25th June, 1981 reconstituting the Small Scale Industries Board, entries against

S. No 33 to 35 may be substituted as under:

33. Minister Incharge of Small Scale Industries, Government of Mizoram, Aizwal.
34. Minister Incharge of Small Scale Industries, Government of Arunachal Pradesh, Itanagar.
35. Minister Incharge of Small Scale Industries, Government of Pondicherry, Pondicherry.

ORDER

Ordered that a copy of the Resolution be communicated to all concerned.

Ordered also that a copy of the Resolution be published in the Gazette of India for general information.

S. K. CHAKRABARTI,
Dy. Secy.

MINISTRY OF AGRICULTURE

(DEPARTMENT OF AGRICULTURE & COOPERATION)

New Delhi, the 23rd December 1982

ORDER

No. 13-3/82-STU.—In pursuance of sub-clause (b) of clause 2 of the Fertilizer (Central) Order, 1957, the Central Government hereby appoints Shri M.S. Chahal, Joint Secretary (Fertilizers) cum Commissioner (Agriculture Census), Ministry of Agriculture (Department of Agriculture & Cooperation) as Controller of Fertilisers vice Dr. G. S. Vidyarthi.

A. M. SINGH,
Under Secy.

New Delhi, the 6th December 1982

ORDER

No. 10-12/82-Fert.Plg.—The Government of India have decided to constitute two Survey Teams to report on the Quality Control arrangements of Fertilizer in the country. The composition of the Survey Teams as also area of survey of each Team would be as under :

TEAM-I	COMPOSITION	AREA OF SURVEY
		Haryana, Maharashtra, Rajasthan, Gujarat & Uttar Pradesh.

CHAIRMAN

1. Dr. N. D. Patil,
Dean,
Mahatma Phule Krishi,
Vidyapith,
Maharashtra.

MEMBER

2. Dr. Mohinder Singh,
Prof. & Head Soil Science,
And Agricultural Chemistry.

MEMBER SECRETARY

3. Dr. M. R. Motsara,
Director,
Central Fertiliser Control,
Laboratory, Faridabad.

TEAM-II

West Bengal, Bihar Karnataka, Andhra Pradesh, Tamil Nadu.

CHAIRMAN

1. Dr. K. Krishnamurthy,
Dean, Tamil Nadu
Agricultural University,

MEMBER

2. Dr. O. P. Meelu,
Sr. Soil Scientist,
PAU, Ludhiana.

MEMBER SECRETARY

3. Shri A. M. Singh,
Under Secretary,
Department of Agri. & Coop.

Terms of Reference of these teams are as under :

- (i) To assess the status of the quality control machinery in the States.

- (ii) To evaluate the analysis work being undertaken by the State Fertilizer Testing Laboratories, as also any other laboratory situated within the State.

- (iii) To evaluate the progress of launching and follow up of prosecutions and the difficulties experienced therein.

- (iv) To visit selected fertiliser manufacturers, storage godowns wholesalers' and retailers' to have information on the quality of fertilisers being manufactured/sold and

- (v) To suggest specific measures for improvement in the quality control arrangements in the states. The team will be required to submit reports by 31-6-1983.

ORDER

Ordered that a copy of the Order be communicated to the concerned State Govts., and Ministries, Departments of Govt. of India, Planning Commission, Cabinet Secretariat, Prime Minister's Secretariat, Lok Sabha Secretariat and Rajya Sabha Secretariat.

Ordered also that the Order be published in the Govt. of India Gazette for general information.

CHHATTARA SAL SINGH,
Director (Fert. II)

MINISTRY OF RAILWAYS

(RAILWAY BOARD)

RULES

New Delhi, the 22nd January 1983

No. 82/E(GR)I/16.—The rules for a competitive examination to be held by the Union Public Service Commission in 1983 for selection of candidates for appointment as Special Class Apprentices in the Indian Railway Service of Mechanical Engineers, are published for general information.

2. The number of vacancies to be filled on the results of the examination will be specified in the Notice issued by the Commission. Reservation will be made for candidates belonging to the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes in respect of vacancies as may be fixed by the Government.

3. The examination will be conducted by the Commission in the manner prescribed in Appendix I to these rules.

The dates on which and the places at which the examination will be held shall be fixed by the Commission.

4. A candidate must be either

- (a) a citizen of India, or
- (b) a subject of Nepal, or
- (c) a subject of Bhutan, or

- (d) a Tibetan refugee who came over to India, before the 1st January, 1962, with the intention of permanently settling in India, or

- (e) a person of Indian origin who has migrated from Pakistan, Burma, Sri Lanka and East African countries of Kenya, Uganda and the United Republic of Tanzania (formerly Tanganyika and Zanzibar) or from Zambia, Malawi, Zaire, Ethiopia and Vietnam with the intention of permanently settling in India.

Provided that a candidate belonging to categories (b), (c), (d), and (e) above shall be a person in whose favour a certificate of eligibility has been issued by the Government of India.

A candidate in whose case a certificate of eligibility is necessary may be admitted to the examination but the offer of appointment may be given only after the necessary eligibility certificate has been issued to him by the Government of India.

5. (a) A candidate must have attained the age of 16 years and must not have attained the age of 20 years on 1st January, 1983, i.e. he must have been born not earlier than 2nd January 1963; and not later than 1st January, 1967.

(b) The upper age limit prescribed above will be relaxable—

(i) up to a maximum of five years if a candidate belongs to a Scheduled Caste or a Scheduled Tribe;

(ii) up to a maximum of three years if a candidate is a *bona fide* displaced person from erstwhile East Pakistan (now Bangladesh) and had migrated to India during the period between 1st January, 1964 and 25th March, 1971;

(iii) up to a maximum of eight years if a candidate belongs to a Scheduled Caste or a Scheduled Tribe and is also a *bona fide* displaced person from erstwhile East Pakistan (now Bangladesh) and has migrated to India during the period between 1st January, 1964 and 25th March, 1971;

(iv) up to a maximum of three years if a candidate is a *bona fide* repatriate or prospective repatriate of Indian origin from Sri Lanka and has migrated to India on or after 1st November, 1964, or is to migrate to India under the Indo-Ceylon Agreement October, 1964;

(v) up to a maximum of eight years if a candidate belongs to a Scheduled Caste or a Scheduled Tribe and is also a *bona fide* repatriate or prospective repatriate of Indian origin from Sri Lanka and has migrated to India on or after 1st November, 1964 or is to migrate to India under the Indo-Ceylon Agreement of October, 1964;

(vi) up to a maximum of three years if a candidate is a *bona fide* repatriate of Indian origin from Burma

and has migrated to India on or after 1st June, 1963;

(vii) up to a maximum of eight years if a candidate belongs to a Scheduled Caste or a Scheduled Tribe and is also a *bona fide* repatriate of Indian origin from Burma and has migrated to India on or after 1st June, 1963;

(viii) up to a maximum of three years in the case of Defence Services personnel disabled in operations during hostilities with any foreign country or in a disturbed area and released as a consequence thereof;

(ix) up to a maximum of eight years in case of Defence Services personnel disabled in operations during hostilities with any foreign country or in a disturbed area and released as a consequence thereof who belong to the Scheduled Castes or the Scheduled Tribes;

(x) up to a maximum of three years if a candidate is a *bona fide* repatriate of Indian origin (Indian Passport holder) from Vietnam as also a candidate holding emergency certificate issued to him by the Indian Embassy in Vietnam and who arrived in India from Vietnam not earlier than July, 1975; and

(xi) up to a maximum of eight years if a candidate belongs to a Scheduled Caste or a Scheduled Tribes and is also a *bona fide* repatriate of Indian origin (Indian passport holder) as also a candidate holding emergency certificate issued to him by the Indian Embassy in Vietnam and who arrived in India from Vietnam not earlier than July 1975;

(xii) up to a maximum of three years if a candidate is of Indian origin and has migrated from Kenya, Uganda and the United Republic of Tanzania (formerly Tanganyika and Zanzibar) or who is a repatriate of Indian origin from Zambia, Malawi, Zaire and Ethiopia.

(xiii) up to a maximum of eight years if a candidate belongs to a Scheduled Caste or a Scheduled Tribe and is also a *bona fide* repatriate of Indian origin and has migrated from Kenya, Uganda, and the United Republic of Tanzania, (formerly Tanganyika and Zanzibar) or is a repatriate of Indian Origin from Zambia, Malawi, Zaire and Ethiopia.

- (xiv) up to a maximum of five years in case of ex-servicemen and Commissioned Officers including ECOs/SSCOs who have rendered at least five years Military Service as on 1st January, 1983, and have been released on completion of assignment (including those whose assignment is due to be completed within six months from 1st January, 1983) otherwise than by way of dismissal or discharge on account of misconduct or inefficiency, or on account of Physical disability attributable to Military Service or on invalidment.
- (xv) up to a maximum of ten years in case of ex-servicemen and Commissioned Officers including ECOs/SSCOs who have rendered at least five year Military Service as on 1st January, 1983, and have been released on completion of assignment (including those whose assignment is due to be completed within six months from 1st January, 1983) otherwise than by way of dismissal or discharge on account of misconduct or inefficiency or on account of Physical disability attributable to Military Service or on invalidment; who belong to the Scheduled Castes or the Scheduled Tribes.
- (xvi) up to a maximum of three years if a candidate is a *bona fide* displaced person from erstwhile West Pakistan and had migrated to India during the period between 1st January, 1971 and 31st March, 1973;
- (xvii) up to a maximum of eight years if a candidate belongs to a Scheduled Caste or a Scheduled Tribe and is also a *bona fide* displaced person from erstwhile West Pakistan and had migrated to India during the period between 1st January, 1971 and 31st March, 1973.
- (c) must have passed the first year Examination under the three-year degree course of a University or the first examination of the three-year diploma course in Rural Services of the National Council for Rural Higher Education or the third year Examination for promotion to the 4th year of the four-year B.A./B.Sc. (Evening College) Course of the Madras University with Mathematics and at least one of the subjects Physics and Chemistry as subjects of the examination provided that before joining the degree/diploma course he passed the Higher Secondary Indian University or a recognised Board, with lent Examination in the first or second division.
- Candidates who have passed the first/second year Examination under the three-year degree course in the first or second division with Mathematics and either Physics or Chemistry as subjects of the Examination may also apply provided the first/second year examination is conducted by a University; or
- (d) must have passed in the first or second division the Pre-Engineering Examination of a University; approved by the Government of India; or
- (e) must have passed in the first or second division the Pre-Professional/Pre-Technological Examination of any Indian University or a recognised Board, with Mathematics and at least one of the subjects Physics and Chemistry as subjects of the examination conducted one year after the Higher Secondary or Pre-University stage; or

SAVE AS PROVIDED ABOVE THE AGE LIMITS PRESCRIBED CAN IN NO CASE BE RELAXED.

6. A candidate—

- (a) must have passed in the first or second division, the Intermediate or an equivalent Examination of a University or Board approved by the Government of India with Mathematics and at least one of the subjects Physics and Chemistry as subjects of the examination.
- Graduates with Mathematics and at least one of the subjects Physics and Chemistry as their degree subjects may also apply, or
- (b) must have passed in the first or second division the Higher Secondary (12 years) Examination under 10+2 pattern of School Education with Mathematics and at least one of the subjects Physics and Chemistry as subjects of the examination, or
- (f) must have passed the first year examination under the five year Engineering Degree Course of a University; provided that before joining the Degree Course, he passed the Higher Secondary Examination or Pre-University or equivalent examination in the first or second division.
- Candidates who have passed the first year Examination of the five-year Engineering Degree Course in the first or second division may also apply provided the first year Examination is conducted by a university; or
- (g) must have passed in the first or second division the Pre-degree Examination of the Universities of Kerala and Calicut with Mathematics, and at least one of the subjects Physics and Chemistry as subjects of the examination.

NOTE I.—Candidates who are not awarded any specific division by the University/Board either in the Intermediate or any other examination mentioned above will be considered educationally eligible provided their aggregate of marks falls within the range of marks for first or second division as prescribed by the University/Board concerned.

NOTE II.—A candidate who has appeared at an examination the passing of which would render him eligible to appear at the examination but has not been informed of the result may apply for admission to the examination. A candidate who intends to appear at such a qualifying examination may also apply. Such candidates will be admitted to the examination if otherwise eligible but the admission would be deemed to be provisional and subject to cancellation if they do not produce proof of having passed the examination, as soon as possible and in any case not later than 19th August, 1983.

NOTE III.—In exceptional cases, the Commission may treat a candidate, who has not any of the qualifications prescribed in this rule as educationally qualified provided that he possesses qualifications the standard of which in the opinion of the Commission, justifies his admission to the examination.

NOTE IV.—Candidates who held Diploma in Engineering awarded by the State Boards of Technical Education are not eligible for admission to the Special Class Railway Apprentices' Examination.

7. Candidates must pay the fee prescribed in para 5 of the Commission's Notice.

8. All candidates in Government service, whether in a permanent or in temporary capacity or as work-charged employees, other than casual or daily-rated employees or those serving under Public Enterprises will be required to submit an undertaking that they have informed in writing, their Head of Office/Department that they have applied for the Examination.

Candidates should note that in case a communication is received from their employer by the Commission withholding permission to the candidates applying for/appearing at the examination, their application shall be rejected/candidature shall be cancelled.

9. The decision of the Commission as to the eligibility or otherwise of a candidate for admission to the examination shall be final.

10. No candidate will be admitted to the examination unless he holds a certificate of admission from the Commission

11. A candidate who is or has been declared by the Commission to be guilty of—

- (i) obtaining supports for his candidature by any means, or
 - (ii) impersonating; or
 - (iii) procuring impersonation by any person; or
 - (iv) submitting fabricated documents or documents which have been tampered with; or
 - (v) making statements which are incorrect or false, or suppressing material information; or
 - (vi) resorting to any other irregular or improper means in connection with his candidature for the examination; or
 - (vii) using unfair means during the examination; or
 - (viii) writing irrelevant matter including obscene language or pornographic matter, in the script(s); or
 - (ix) misbehaving in any other manner in the examination hall; or
 - (x) harassing or doing bodily harm to the staff employed by the Commission for the conduct of their examination; or
 - (xi) violating any of the instructions issued to candidates along with their Admission Certificate permitting them to take the examination; or
 - (xii) attempting to commit or as the case may be abetting the commission of all or any of the acts specified in the foregoing clauses.
- may, in addition to rendering himself liable to criminal prosecution, be liable—
- (a) to be disqualified by the Commission from the examination for which he is a candidate; or
 - (b) to be debarred either permanently or for a specified period—
 - (i) by the Commission, from any examination or selection held by them;
 - (ii) by the Central Government, from any employment under them; and
 - (c) If he is already in service under Government, to disciplinary action under the appropriate rules,

Provided that no penalty under this rule shall be imposed except after—

- (i) giving the candidate an opportunity of making such representation in writing as he may wish to make in that behalf; and
- (ii) taking the representation, if any, submitted by the candidate, within the period allowed to him, into consideration.

12. Candidates who obtain such minimum qualifying marks in the written examination as may be fixed by the Commission in their discretion, shall be summoned by them for the Personality Test.

Provided that candidates belonging to the Scheduled Castes or Scheduled Tribes may be summoned for the Personality Test by the Commission by applying relaxed standards if the Commission is of the opinion that sufficient number of candidates from these communities are not likely to be summoned for the Personality Test on the basis of the general standard in order to fill up the vacancies reserved for them.

13. After the examination, the candidates will be arranged by the Commission in the order of merit as disclosed by the aggregate marks finally awarded to each candidate; and in that order so many candidates as are found by the Commission to be qualified by the examination shall be recommended for appointment up to the number of unreserved vacancies decided to be filled on the results of the examination.

Provided that candidates belonging to the Scheduled Castes or the Scheduled Tribes may, to the extent the number of vacancies reserved for the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes cannot be filled on the basis of the general standard, be recommended by the Commission by a relaxed standard to make up the deficiency in the reserved quota, subject to the fitness of these candidates for appointment to the Service, irrespective of their ranks in the order of merit at the examination.

14. The form and manner of communication of the result of the examination to individual candidates shall be decided by the Commission in their discretion and the Commission will not enter into correspondence with them regarding the result.

15. Success in the examination confers no right to appointment, unless Government are satisfied after such enquiry as may be considered necessary that the candidate having regard to his character and antecedents, is suitable in all respects for appointment to the Railway Service.

16. A candidate must be in good mental and bodily health and free from any physical defect likely to interfere with the discharge of his duties as an officer of the Service. A candidate who after such medical examination as Government or the appointing authority as the case may be may prescribe is found not to satisfy these requirements will not be appointed. Only such candidates as are likely to be considered for appointment will be medically examined. Candidates will have to pay a fee of Rs. 16.00 (Rupees sixteen only) to the Medical Board concerned at the time of the medical examination.

NOTE.—In order to prevent disappointment candidates are advised to have themselves examined by a Government medical officer of the standing of a Civil Surgeon before applying for admission to the examination. Particulars of the nature of the medical test to which candidates will be subjected before appointment and of the standards required are given in Appendix II to these Rules. For the disabled ex-Defence Services Personnel the standards will be relaxed consistent with the requirements of the service.

17. No Person—

(a) who has entered into or contracted a marriage with a person having a spouse living, or

(b) who having a spouse living, has entered into or contracted a marriage with any person;

shall be eligible for appointment to service.

Provided that the Central Government may, if satisfied that such marriage is permissible under the personal law applicable to such person and the other party to the marriage and there are other grounds for so doing, exempt any person from the operation of the rule.

18. Conditions of apprenticeship for the Special Class Apprentices selected through this examination are given in Appendix III. Brief particulars relating to the Indian Railway Service of Mechanical Engineers are also given in Appendix IV.

HIMMAT SINGH
Secy., Railway Board

APPENDIX I

(See Rule 3)

The examination shall be conducted according to the following plan.

Part I—Written examination carrying a maximum of 700 marks in the subject as shown below.

Part II—Personality Test carrying a maximum of 200 marks.
(Vide Rule 12)

2. The subjects of the written examination under Part I, the time allowed and the maximum marks allotted to each subject/paper shall be as follows :—

Sl. No.	Subject	Code No.	Time Allowed	Maximum Mark
1.	English	01	2 Hours	100
2.	General Knowledge	02	2 Hours	100
3.	Physics	03	2 Hours	100
4.	Chemistry	04	2 Hours	100
5.	Mathematics I (Algebra, Elementary Mensuration, Trigonometry & Analytic Geometry)	05	2 Hours	100
6.	Mathematics II. (Calculus—Differential and Integral and Mechanics (Statics and Dynamics)	06	2 Hours	100
7.	Psychological Test	07	1 Hour	100
	Total			700

3. THE PAPERS IN ALL THE SUBJECTS WILL CONSIST OF OBJECTIVE TYPE QUESTIONS ONLY. FOR DETAILS INCLUDING SAMPLE QUESTIONS, PLEASE SEE CANDIDATES' INFORMATION MANUAL APPENDED TO COMMISSION'S NOTICE (ANNEXURE II).

4. IN THE QUESTION PAPERS, WHEREVER NECESSARY, QUESTIONS INVOLVING THE METRIC SYSTEM OF WEIGHTS AND MEASURES ONLY WILL BE SET.

5. Question papers will be approximately of the Intermediate standard.

6. Candidates must write the answers in their own hand. In no circumstances will they be allowed the help of a scribe to write the answers for them.

7. The syllabus for the examination will be as shown in the attached Schedule.

8. The Commission have the discretion to fix qualifying marks in any or all the subjects at the examination.

9. The candidates are not permitted to use calculators for answering objective type papers (Test Booklets). They should not, therefore, bring the same inside the Examination Hall.

SCHEDULE

ENGLISH (Code No. 01)—The questions will be designed to test the candidate's understanding and command of the language.

GENERAL KNOWLEDGE (Code No. 02)

The paper aims at testing a candidate's general awareness of the environment around him and its application to society. The standard of answers to questions should be as expected of students of standard 12 or equivalent.

Man and his environment

Evolution of life, plants and animals, heredity and environment—Genetics, cells, chromosomes, genes.

Knowledge of the human body—nutrition, balanced diet, substitute foods. Public health and sanitation including control of epidemics and common diseases. Environmental pollution and its control. Food adulteration, proper storage and preservation of food grains and finished products. Population explosion, population control. Production of food and raw materials. Breeding of animals and plants, artificial insemination, manures and fertilisers, crop protection measures, high yielding varieties and green revolution, main cereal and cash crops of India.

Solar system and the earth. Seasons. Climate. Weather. Soil—its formation, erosion. Forest and their uses. Natural calamities (cyclones, floods, earthquakes, volcanic eruptions). Mountains and rivers and their role in irrigation in India. Distribution of natural resources and industries in India. Exploration of under-ground minerals including oil-conservation of natural resources with particular reference to the flora and fauna of India.

History, Politics and Society in India

Vedic, Mahavir, Buddha, Mauryan, Sunga, Andhra, Kushan, Gupta ages (Mauryan Pillars, Stupa Caves; Sanchi, Mathura and Gandharva Schools; Temple architecture; Ajanta and Ellora). The rise of new social forces with the coming of Islam, and establishment of broader contacts. Transition from feudalism to capitalism. Opening of European contacts. Establishment of British rule in India. Rise of nationalism and national struggle for freedom culminating in Independence.

Constitution of India and its characteristic features—Democracy, Secularism, Socialism, equality of opportunity and Parliamentary form of government. Major political ideologies—democracy, socialism, communism and Gandhian idea of non-violence. Indian political parties, pressure groups, public opinion and the press, electoral system.

India's foreign policy and non-alignment—arms race, balance of power. World organisations—political, social, economic and cultural. Important events (including sports and cultural activities) in India and abroad during the past two years.

Broad features of Indian social system : the caste system hierarchy recent changes and trends. Minority social institutions—marriage, family, religion and acculturation.

Division of labour, co-operation, conflict and competition; social control—reward and punishment, art, law, custom, propaganda, public opinion; agencies of social control—family, religion, state, educational institutions; factors of social change—economic, technological, demographic, cultural; the concept of revolution.

Social disorganisation in India—Casteism, communalism, corruption in public life, youth unrest, beggary, drugs, delinquency and crime, poverty and unemployment.

Social planning and welfare in India community development and labour welfare; welfare of Scheduled Castes and backward classes.

Money taxation, price demographic trends, national income, economic growth; Private and Public Sectors; economic and non-economic factors in planning, balanced versus imbalanced growth, agricultural versus industrial development; inflation and price stabilisation problems of resource mobilisation, India's Five Year Plans.

PHYSICS (Code No. 03)

Length measurements using vernier, screw, gauge, spherometer and optical lever.

Measurement of time and mass.

Straightline motion and relationships among displacement, velocity and acceleration.

Newton's laws of motion. Momentum, impulse, work, energy and power.

Coefficient of friction.

Equilibrium of bodies under action of forces. Moment of a force; couple. Newton's law of gravitation. Escape velocity. Acceleration due to gravity.

Mass and Weight. Centre of gravity. Uniform circular motion. Centripetal force; Simple Harmonic motion. Simple pendulum.

Pressure in a fluid and its variation with depth. Pascal's law. Principle of Archimedes. Floating bodies. Atmospheric pressure and its measurement.

Temperature and its measurement. Thermal expansion Gas laws and absolute temperature. Specific heat, latent heat and their measurement. Specific heats of gases. Mechanical equivalent of heat. Internal energy and First law of thermodynamics. Isothermal and adiabatic changes. Transmission of heat; thermal conductivity.

Wave motion. Longitudinal and transverse waves. Progressive and stationary, waves. Velocity of sound in a gas and its dependence on various factors. Resonance phenomena (air columns and strings).

Reflection and refraction of light. Image formation by curved mirrors and lenses. Microscopes and telescopes. Defects of vision.

Prisms; deviation and dispersion. Minimum deviation. Visible spectrum.

Field due to a bar magnet. Magnetic moment. Elements of Earth's magnetic field. Magnetometers. Dia, para and ferromagnetism.

Electric charge, electric field and potential; Coulomb's law.

Electric current; electric cells, e.m.f. resistance; Ammeters and Voltmeters; Ohm's law; resistances in series and parallel, specific resistance and conductivity. Heating effect of current.

Wheatstone's bridge. Potentiometer.

Magnetic effect of current; straight wire, coil and solenoid electromagnetic; electric bell.

Force on a current-carrying conductor in magnetic field; moving coil galvanometer; conversion to ammeter or voltmeter.

Chemical effects of current; Primary and storage cells and their functioning. Laws of electrolysis.

Electromagnetic induction; simple A.C. and D.C. generators. Transformers; Induction coil.

Cathode rays, discovery of the electron; Bohr model of the atom. Diode and its use as a rectifier.

Production, properties and uses of X-rays.

Radioactivity; Alpha, Beta and Gamma rays.

Nuclear energy, fission and fusion; conversion of mass into energy, chain reaction.

CHEMISTRY (Code No. 04)

Physical Chemistry

1. Atomic structure; Earlier models in brief. Atom as a three dimensional model. Orbital concept. Quantum numbers and their significance, only elementary treatment. Pauli's Exclusion Principle. Electronic configuration. Aufbau Principle, s, p, d and f block elements.

Periodic classification only long form, Periodicity and electronic configuration. Atomic radii, Electro-negativity in periods and groups.

2. Chemical Bonding. Electro-valent covalent. Coordinate covalent bonds, Bond Properties σ and π bonds, Shapes of simple molecules like water, hydrogen sulphide methane and ammonium chloride. Molecular association and hydrogen bonding.

3. Energy changes in a chemical reaction : Exothermic and Endothermic Reactions. Application of First Law of Thermodynamics. Hess's Law of constant heat summation.

4. Chemical Equilibria and rates of reactions. Law of Mass action. Effect of Pressure. Temperature and concentration on the rates of reaction. (Qualitative treatment based

on Le Chatelier's Principle). Molecularity. First and Second order reaction. Concept of Energy of activation. Application to manufacture of Ammonia and Sulphur trioxide.

5. Solutions : True solutions, colloidal solutions and suspensions. Colligative properties of dilute solutions and determination of Molecular weights of dissolved substances. Elevation of boiling points. Depression of freezing point. osmotic Pressure. Raoult's law (Non-thermodynamic treatment only).

6. Electro-Chemistry : Solution of Electrolytes. Faraday's Laws of Electrolysis Ionic equilibria. Solubility Product.

Strong and weak electrolytes. Acids and Bases (Lewis and Bronstead's concept). P.H. and Buffer solutions.

7. Oxidation—Reduction; Modern electronic concept and oxidation number.

8. Natural and Artificial Radioactivity : Nuclear Fission and Fusion. Uses of Radioactive isotopes.

Inorganic Chemistry

Brief treatment of Elements and their industrially important compounds :

1. Hydrogen : Position in the periodic table. Isotopes of hydrogen. Electronegative and electropositive character Water, hard and soft water, use of water in industries. Heavy water and its uses.

2. Group I Elements. Manufacture of sodium hydroxide, sodium carbonate, sodium bicarbonate and sodium chloride.

3. Group II Elements. Quick and slaked lime. Gypsum. Plaster of Paris. Magnesium sulphate and Magnesia.

4. Group III Elements. Borax, Alumina and Alum.

5. Groups IV Elements. (Coal, Coke and solid Fuels, silicones, Zolitis semi-conductors. Glass (Elementary treatment)

6. Group V Elements. Manufacture of ammonia and nitric acid. Rock phosphates and safety matches.

7. Group VI Elements. Hydrogen peroxide, allotropy of sulphur, sulphuric acid. Oxides of Sulphur.

8. Group VII Elements. Manufacture and uses of Fluorine chlorine. Bromine and Iodine. Hydrochloric acid. Bleaching powder.

9. Group O. (Noble gases) Helium and its uses.

10. Metallurgical Processes : General methods of extraction of metals with specific reference to copper, iron, aluminium,

silver, gold, zinc and lead. Common alloys of these metals; Nickel and manganese steels.

Organic Chemistry

1. Tetrahedral nature of carbon. Hybridisation and σ and π bonds and their relative strength. Single and multiple bonds. Shapes of molecules, Geometrical and optical isomerism.

2. General methods of preparation properties and reactions of alkanes, alkenes and alkynes. Petroleum and its refining—its use as fuel.

Aromatic hydrocarbons : Resonance and aromaticity. Benzene and Naphthalene and their analogues. Aromatic substitution reactions.

3. Halogen derivatives : Chloroform Carbon Tetrachloride. Chlorobenzene D.D.T. and Gammexane.

4. Hydroxy Compounds : Preparation, properties and uses of Primary, Secondary and Tertiary alcohols. Methanol, Ethanol Glycerol and Phenol. Substitution reactions at aliphatic carbon atom.

5. Ethers : Diethyl ether.

6. Aldehydes and Ketones : Formaldehyde, Acetaldehyde Benbaldehyde, acetone, acetophenone.

7. Nitro compounds amines : Nitrobenzene, TNT, Aniline Diazonium Compounds. Azodyes.

8. Carboxylic acid : Formic, acetic, benzoic and salicylic, acids acetyl salicylic acid.

9. Esters : Ethylacetate, Methyl salicylates, ethyl benzoate.

10. Polymers : Polythene, Tejlon, Perspex, Artificial Rubber, Nylon and polyester fibres.

11. Nonstructural treatment of Carbohydrates. Fats and lipids, amino acids and proteins—Vitamins and hormones.

MATHEMATICS I (Code No. 05)

Algebra

Number Systems—Natural members. Integers, Rationals and Irrationals and their elementary properties.

Elementary Number Theory—Division algorithm Prime and Composite numbers. Multiples and factors Factorization Theorem, H.C.F. and L.C.M. Euclidean Algorithm.

Logarithms and their use.

Basic Operations. Simple factors H.C.F., L.C.M. of polynomials. Solution of quadratic equations, relations between its roots and coefficients. Division algorithm.

Laws of Indices, A.P. and G.P. Geometric series and its application—to recurring decimal fractions.

Permutations and Combinations. Binomial Theorem for positive integral index. Applications of Binomial Theorem for rational indices to approximations.

Simultaneously linear equations (upto three unknowns) and their solutions. Fitting of a quadratic curve $y = a + bx + cx^2$ for given values of y at x^1, x^2 and x^3 .

Simultaneous linear inequations (in two unknowns) and their graphs 2×2 Matrices and elementary operations Identity matrix. Inverse of a matrix Determinants of order not exceeding 3.

Elementary Mensuration

Area of plane figures. Volumes and surfaces of cubes, pyramids right circular cylinders; cones and spheres.

(Practical problems involving the above topics will be asked and appropriate formulae supplied, if necessary.)

Trigonometry

Angles and their measures in grades and radians. Trigonometrical ratios.

Addition formulae. Sine, cosine and tangent of multiples and sub-multiples of angles. Periodicity and graphs of sine, cosine, and tangent. Solution of simple Trigonometric equations.

Simple cases of heights and distances.

Analytic Geometry

Equation of a line in a plane. General equation of first degree Angle between two lines, Parallel and perpendicular lines.

Cartesian equation of a pair of straight lines.

Equation of a circle. General equation. Equation of tangent and normal to a circle. Radical axis of two circles. Family of circles.

Standard equations of parabola, ellipse and hyperbola. Equations of tangent and normals at a point on the curve.

(Candidates may be allowed the use of 4-place logarithmic tables where considered necessary by the Commission.)

MATHEMATICS II (Code No. 06)

Calculus (Differential and Integral)

Real functions through examples, their graphs. Composite and inverse functions. Algebra of real functions. Examples of rational and trigonometric functions and step function.

The notions of limit and continuity of a function and of sum difference, product and quotient of functions.

Derivative of a function at a point. Derivative as instantaneous rate of change and as slope of a curve.

Derivative of sum difference, product and quotient of functions. Derivatives of composite functions and of inverse of 1—1 functions. Derivatives of polynomial functions, rational functions, irrational functions, trigonometric functions and inverse trigonometric functions.

Primitives of functions and indefinite integrals.

Calculation of primitives in simple cases—integration by (simple) substitution and by parts.

Mechanics (Vector methods would be permissible)

Statics: Representation of a force, parallelogram of forces. Composition and resolution of forces. Like and unlike parallel forces. Moments, couples. Conditions of equilibrium—Concurrent forces and coplanar forces (not exceeding 4).

Triangle of forces.

Centre of gravity of simple bodies.

Work and power. Simple machines (lever, system of pulleys, gear).

Dynamics: Displacement, speed, velocity and acceleration of a particle. Motion in a straight line under constant acceleration. Simple problems on projectiles. Motion of two masses connected by a string. Conservation of energy.

(Candidates may be allowed the use of 4-place logarithmic tables where considered necessary by the Commission).

PSYCHOLOGICAL TEST (Code No. 07)

The questions will be designed to assess the basic intelligence and mechanical aptitude of the candidates.

PERSONALITY TEST

Each candidate will be interviewed by a Board who will have before them a record of his career both academic and extramural. They will be asked questions on matters of general interest. Special attention will be paid to assessing their potential qualities of leadership, initiative and intellectual curiosity, tact and other social qualities, mental and physical energy, power of practical application and integrity of character.

APPENDIX II

REGULATIONS FOR THE PHYSICAL EXAMINATION OF CANDIDATES FOR APPOINTMENT TO THE INDIAN RAILWAY SERVICE OF MECHANICAL ENGINEERS

[These regulations are published for the convenience of candidates and in order to enable them to ascertain the probability of their coming up to required physical standard. The regulations are also intended to provide guidelines to the medical examiners and a candidate who does not satisfy the minimum requirements prescribed in the regulations cannot be declared fit by the medical examiners. However, while holding that a candidate is not fit according to the

norms laid down in these regulations it would be permissible for a medical Board to recommend to the Government of India for reasons specifically recorded in writing that he may be admitted to service without disadvantage to Government.

It should, however, be clearly understood that the Government of India reserve to themselves absolute discretion of reject or accept any candidate after considering the report of the Medical Board.]

1. To be passed as fit for appointment a candidate must be in good mental and bodily health and free from any physical defect likely to interfere with the efficient performance of the duties of his appointment.

2. (a) In the matter of the correlation of age, height and chest girth of candidates of India (including Anglo-Indian) race, it is left to the Medical Board to use whatever correlation figures are considered most suitable as a guide in the examination of the candidates. If there be any disproportion with regard to height, weight and chest girth the candidate should be hospitalised for investigation and X-Ray of the chest taken before the candidate is declared fit or not fit by the Board.

(b) however, the minimum standards for height and chest girth, without which candidates cannot be accepted, are as follows :

	Height	Chest girth fully expanded	Expansion
Male candidates	152 Cm.	84 Cm.	5 Cm.
Female candidates	150 Cm.	79 Cm.	5 Cm.

The minimum height prescribed is relaxable in case of candidates belonging to Scheduled Tribes and to races such as Gorkhas, Garhwalis, Assemese, Nagaland Tribals, etc. whose average height is distinctly lower.

3. The candidate's height will be measured as follows :—

He will remove his shoes and be placed against the standard with his feet together and the weight thrown on the heels and not on the toes or other sides of the feet. He will stand erect without rigidity and with the heels, calves, buttocks and shoulders touching the standard; the chin will be depressed to bring the vertex of the head level under

the horizontal bar and the height will be recorded in centimetres and parts of a centimetre to halves.

4. The candidate's chest will be measured as follows :—

He will be made to stand erect with his feet together and to raise his arms over his head. The tape will be so adjusted round the chest that its upper edge touches the interior angles of the shoulder blades behind and lies in same horizontal plane when the tape is taken round the chest. The arms will then be lowered to hang loosely by the side and care will be taken that the shoulders are not thrown upwards or backwards so as to displace the tape. The candidate will then be directed to take a deep inspiration several times and the maximum expansion of the chest will be carefully noted, and the minimum and maximum will then be recorded in centimetres, thus 84—89, 86—93, etc. In recording the measurements, fractions of less than $\frac{1}{4}$ centimetre should not be noted.

N.B.—The height and chest of the candidate should be measured twice before coming to a final decision.

5. The candidate will also be weighted and his weight recorded in kilograms, fraction of half a kilogram should not be noted.

6. The candidate's eye sight will be tested in accordance with the following rules. The result of each test will be recorded.

(i) General.—The candidate's eyes will be submitted to a general examination directed to the detection of any disease or abnormality. The candidate will be rejected if he suffers from any squint or morbid conditions of eyes, eye lids or contiguous structures of such a sort as to render or are likely at a future date to render him unfit for service.

(ii) Visual Acuity.—The examination for determining the acuteness of vision includes two tests one for distant, the other for near vision. Each eye will be examined separately.

There shall be no limit for minimum naked eye vision but the naked eye vision of the candidates shall, however, be recorded by the Medical Board or other medical authority in every case, as it will furnish the basic information in regard to the condition of the eye.

The candidate will be examined with the apparatus and according to the method prescribed by the Railway Board's Standing Advisory Committee of Medical Officers, to determine his acuity of vision.

N.B.—No candidate will be accepted for appointment whose standard of vision does not come up to requirement specified below.—

The standard of visual acuity with or without glasses should be as follows:—

	Distant Vision		Near Vision	
	Better Eye	Worse Eye	Better Eye	Worse Eye
For candidates below 35 years of age	6/6 or 6/9	6/12 or 6/9	J-I	J-II

NOTE : (1)

(a) Total Myopia (including the cylinder) shall not exceed + 4.00D.

(b) Total Hypermetropia, (including the cylinder) shall not exceed + 4.00D.

(c) In every case of myopia, fundus examination should be carried out and the results recorded. In the event of any pathological conditions being present which is likely to be progressive and effect the efficiency of the candidate, he shall be declared unfit.

NOTE : (2)

Colour Vision :

The testing of colour vision is compulsory and the result should be normal in respect of all candidates. Satisfactory colour vision constitutes recognition of signal red, green and white colours with ease and without hesitation. Both the Ishihara's plates and Edridge's Green lantern shall be used for testing colour vision.

Colour perception should be graded into higher and lower grade depending upon the size of the aperture in the lantern as described below :—

Grade	Higher Grade of Colour perception	Lower Grade of Colour perception
1. Distance between the lamp and the candidate	16'	16'
2. Size of the aperture	1.3 mm	13 mm
3. Time of exposure	5 Seconds	5 Seconds

Higher grade of colour perception is essential for Special Class Apprentices.

NOTE : (3)

The field of vision shall be tested in respect of all Services by the confrontation method. Where such test gives unsatisfactory or doubtful results the field of vision should be determined on the perimeter.

NOTE : (4)

Night Blindness :

Night blindness need not be tested as a routine, but only in special cases. No standard test for the testing of night blindness or dark adaption is prescribed. The Medical Board should be given the discretion to improvise such rough tests e.g. recording of visual acuity with reduced illumination or by making the candidate recognise various objects in a darkened room after he has been there for 20 to 30 minutes. Candidate's own statements should not always be relied upon, but they should be given due consideration.

NOTE : (5)

Ocular conditions other than visual acuity :

(a) Any organic disease or a progressive refractive error which is likely to result in lowering the visual acuity should be considered as a disqualification.

(b) Squint.—The presence of binocular vision is essential Squint even if the visual acuity is of the prescribed standard, should be considered as a disqualification.

(c) *One eyed person.*—One eyed persons will not be eligible for appointment.

NOTE : (6)

Contact Lenses :

During the medical examination of a candidate, the use of contact lenses is not to be allowed. It is necessary that when conducting eye test, the illumination of the type letters for distant vision should have an illumination of 15 foot candles.

NOTE : (7)

It shall be open to Government to relax any one of the conditions in favour of any candidates for special reasons.

7. Blood Pressure :

The Board will use its discretion regarding Blood Pressure.

A rough method of calculating normal maximum systolic pressure is as follows :—

(i) With young subjects 15—25 years of age the average is about 100 plus the age.

(ii) With subjects over 25 years of age the general rule of 110 plus half the age seems quite satisfactory.

N.B.—As a general rule any systolic pressure over 140 mm and diastolic over 90 mm should be regarded as suspicious and the candidate should be hospitalised by the Board before giving their final opinion regarding the candidate's fitness or otherwise. The hospitalization report should indicate whether the rise in blood pressure is of a transient nature due to excitement etc. or whether it is due to any organic disease. In all such cases X-Ray and electrocardiographic examination of heart and blood urea clearance test should also be done as a routine. The final decision as to fitness or otherwise of a candidate will, however, rest with the Medical Board only.

Method of taking Blood Pressure :

The mercury manometer type of instrument should be used as a rule. The measurement should not be taken within fifteen minutes of any exercise or excitement. Provided the patient and particularly his arm is relaxed he may be either lying or sitting. The arm is supported comfortably at the patient's side in a more or less horizontal position. The arm should be freed from clothes to the shoulder. The cuff completely deflated, should be applied with the middle of the rubber over the inner side of the arm and its lower edge an inch or two above the bend of the elbow. The following turns of cloth bandage should spread evenly over the bag to avoid bulging during inflation.

The brachial artery is located by palpitation at the bend of the elbow and the stethoscope is then applied lightly and centrally over it below, but not in contact with the cuff. The cuff is inflated to about 200 mm. Hg. and then slowly deflated. The level at which the column stands when soft successive sounds are heard represents the Systolic Pressure. When more air is allowed to escape the sounds will be heard to increase in intensity. The level at which well-heard clear sound change to soft muffled fading sounds represents the diastolic pressure. The measurement should be taken in a fairly brief period of time as prolonged pressure of the cuff is irritating to the patient and vitiate the readings. Re-checking, if necessary, should be done only a few minutes after complete deflation of the cuff. (Sometimes, as the cuff is deflated sounds are heard at a certain level they may disappear as pressure falls and reappear at a still lower level. This Silent Gap may cause error in reading).

8. The urine (passed in the presence of the examiner) should be examined and the result recorded. Where a Medical Board finds Sugar present in a candidate's urine by the usual

chemical tests, the Board will proceed with the examination with all its other aspects and will also specially note any signs or symptoms suggestive of the diabetes if except for the glycosuria the Board finds the candidate conforms to the standard of medical fitness required they may pass the candidate "fit subject to the glycosuria being non-diabetic" and the Board will refer the case to a specified specialist in Medicine who has hospital and laboratory facilities at his disposal. The Medical Specialists will carry out whatever examinations, clinical and laboratory, he considers necessary including a standard blood sugar tolerance test, and will submit his opinion to the Medical Board upon which the Medical Board will base its final opinion "fit" or "unfit". The candidate will not be required to appear in person before the Board on the second occasion. To exclude the effects of medication it may be necessary to retain a candidate for several days in hospital, under strict supervision.

9. A woman candidate who as a result of tests is found to be pregnant of 12 weeks standing or over, should be declared temporarily unfit until the confinement is over. She should be re-examined for a fitness certificate six weeks after the date of confinement, subject to the production of a medical certificate of fitness from a registered medical practitioner.

10. The following additional points should be observed :—

(a) that the candidate's hearing in each ear is good and that there is no sign of disease of the ear. In case the hearing is defective, the candidate should be got examined by an Ear Specialist, provided that, if the defect is of a temporary nature, remediable by operation *but without the use of Hearing Aid*, and provided further that the candidate has no progressive disease in the ear, he can be declared fit. The following are the guidelines for the medical examination authorities in this regard :—

(i) Marked or total deafness in one ear, other ear being normal,	Unfit for appointment as Special Class Apprentices.
--	---

(ii) Perceptive deafness in both ears in which some improvement is possible by a hearing aid.	Unfit for appointment as Special Class Apprentices.	(b) that his/her speech is without impediment;
(iii) Perforation of tympanic membrane of central or marginal type.	Any unhealed Perforation of eardrum would disqualify but evidence of healed lesion would not be a cause for disqualification.	(c) that his/her teeth are in good order and that he/she is provided with dentures where necessary for effective mastication (well-filled teeth will be considered as sound);
(iv) Ears with mastoid cavity sub-normal hearing on one side/both sides.	Unfit for appointment as Special Class Apprentices.	(d) that the chest is well formed and his/her chest expansion sufficient and that his/her heart and lungs are sound;
(v) Persistently discharging ear-operated/unoperated.	Temporarily unfit for both technical and non-technical jobs.	(e) that there is no evidence of any abdominal disease;
(vi) Chronic inflammatory/allergic conditions of nose with or without bony deformities of nasal septum.	(i) A decision will be taken as per circumstances of individual cases. (ii) If deviated nasal septum is present with symptoms Temporarily unfit.	(f) that he/she is not ruptured;
(vii) Chronic inflammatory conditions of tonsils and/or Larynx.	(i) Chronic inflammatory conditions of tonsils and/or Larynx—Fit. (ii) Hoarseness of voice of severe degree if present then—Temporarily unfit.	(g) that he/she does not suffer from hydrocele, varicose veins or piles;
(viii) Benign or locally malignant tumours of the E.N.T.	(i) Benign tumours—Temporarily unfit. (ii) Malignant tumours—Unfit.	(h) that his/her limbs, hands and feet are well formed and developed and that there is free and perfect motion of all his/her joints;
(ix) Otosclerosis	Unfit for appointment as Special Class Apprentices.	(i) that he/she does not suffer from any inveterate skin disease;
(x) Congenital defects of ear, nose or throat.	(i) If not interfering with functions—Fit. (ii) Stuttering of severe degree—Unfit.	(j) that there is no congenital malformation or defect;
(xi) Nasal Poly.	Temporarily Unfit.	(k) that he/she does not bear traces of acute or chronic disease pointing to an impaired constitution;
		(l) that he/she bears marks of efficient vaccination; and
		(m) that he/she is free from communicable disease.

11. Radiographic examination of the chest should be done as a routine in all cases for detecting any abnormality of the heart and lungs which may not be apparent by ordinary physical examination.

When any defect is found it must be noted in the Certificate and the medical examiner should state his opinion whether or not it is likely to interfere with the efficient performance of the duties which will be required of the candidate.

NOTE.—Candidates are warned that there is no right of appeal from a Medical Board, special or standing appointed to determine their fitness for the above Service. If, however Government are satisfied on the evidence produced before them of the possibility of an error of judgment in the decision of the first Board, it is open to Government to allow

an appeal to a second Board. Such evidence should be submitted within one month of the date of the communication in which the decision of the first Medical Board is communicated to the candidate, otherwise no request for an appeal to a second Medical Board will be considered.

If any medical certificate is produced by a candidate as a piece of evidence about the possibility of an error of judgment in the decision of the first Board, the certificate will not be taken into consideration unless it contains a note by the medical practitioner concerned to the effect that it has been given in full knowledge of the fact that the candidate has already been rejected as unfit for service by the Medical board.

Medical Board and their report

The following intimation is made for the guidance of the Medical Examiner :

1. The standard of physical fitness to be adopted should make due allowance for the age and length of service, if any of the candidate concerned.

2. No person will be deemed qualified for admission to the public service who shall not satisfy Government, or the appointing authority, as the case may be, that he has no disease, constitutional affection, or bodily infirmity unfitting him, or likely to unfit him for that service.

3. It should be understood that the question of fitness involves the future as well as the present and that one of the main objects of medical examination is to secure continuous effective service, and in the case of candidates for permanent appointment to prevent early pension or payments in case of premature death. It is at the same time to be noted that the question is one of the likelihood of continuous effective service, and that rejection of a candidate need not be advised on account of the presence of a defect which in only a small proportion of cases is found to interfere with continuous effective service.

4. A lady doctor will be co-opted as a member of the Medical Board whenever a woman candidate is to be examined.

5. The report of the Medical Board should be treated as confidential.

6. In cases where a candidate is declared unfit for appointment in the Government service, the grounds for rejection may be communicated by the appointing authority to the candidate in broad terms without giving minute details regarding the defects pointed out by the Medical Board.

7. In cases where a Medical Board considers that minor disability disqualifying a candidate for Government service can be cured by treatment (medical or surgical) a statement to that effect should be recorded by the Medical Board. There is no objection to a candidate being informed of the Board's opinion to this effect by the appointing authority and when a cure has been effected it will be open to the authority concerned to ask for another Medical Board.

(A) Candidate's statement and declaration

The candidate must make the statement required below prior to the Medical Examination and must sign the Declara-

tion appended thereto. His attention should be specially directed to the warning contained in the Note below :—

1. State your name in full (in (block letters))

.....

2. State your age and birth place

.....

3. (a) Do you belong to races such as Gorkhas, Garwalis, Assamese, Nagaland Tribes etc. whose average height is distinctly lower? Answer 'Yes' or 'No' and if the answer is 'Yes', state the name of the race.

.....

4. (a) Have you ever had small pox, Intermittent or any, other fever, enlargement or suppuration of glands, Spitting of blood, asthma, heart disease, lung disease, fainting attacks, rheumatism appendicitis?

OR

(b) Any other disease or accident requiring confinement to bed and medical or surgical treatment.

.....

5. When were you last vaccinated?

.....

6. Have you or any of your near relations been afflicted with consumption serofula, gout, asthma, fits, epilepsy or insanity?

.....

7. Have you suffered from any form of nervousness due to over-work or any other cause?

.....

8. Furnish the following particulars concerning your family :—

.....

Mother's age if living and state of health	Mother's age at death and cause of death	No. of sisters living, their ages and state of health	No. of sisters dead, their ages at and cause of death
--	--	---	--

9. Have you been examined by a Medical Board before ?

10. If answer to the above is yes, please state what service/services you were examined for ?

11. Who was the examining authority ?

12. When and where was the Medical Board held ?

13. Result of the Medical Board's examination if communicated to you or if known.

I declare all the above answers to be to the best of my belief, true and correct.

Candidate's signature.....

Signed in my presence.....

Signature of Chairman of the Board

NOTE :—The candidate will be held responsible for the accuracy of the above statement. By wilfully suppressing any information he will incur the risk of losing the appointment and, if appointed, of forfeiting all claims to Superannuation Allowance or Gratuity.

(B) Report of the Medical Board on (name of candidate) physical examination.

1. General Development : Good.....

Fair..... Poor.....

Nutrition : Thin..... average.....

..... obese.....

Height (without shoes)

Weight..... Best Weight.....

When ?..... Any recent change

in weight ?

Temperature

Girth of Chest :—

(1) (After full inspiration)

(2) (After full expiration)

2. Skin. Any obvious disease

3. Eyes :

(1) Any disease

(2) Night blindness

(3) Defect in colour vision

(4) Field of vision

(5) Visual Acuity

(6) Fundus Examination

Acuity of vision	Naked eye	With glasses	Strength of glasses		
			Sph.	Cyl.	Axis
Distant vision	R.E. L.E.				
Near vision	R.E. L.E.				
Hypermetropia (Manifest)	R.E. L.E.				

4. Ears : Inspection.....Hearing.....
Right Ear.....

5. Glands

6. Condition of teeth

7. Respiratory System : Does physical examination reveal anything abnormal in the respiratory organs ?

If yes, explain fully

8. Circulatory System :

(a) Heart : Any organic lesions

Rate : Standing.....

.....After hopping 25 times
.....2 minutes after hopping

Blood pressure :

Diastolic : Systolic :

9. Abdomen Girth..... Tenderness.....
..... Hernia.....

(a) Palpable : Liver.....

Spleen..... Kidneys.....

Tumours.....

(b) Haemorrhoids..... Fistula.....

10. Nervous System : Indications of nervous or mental disabilities.

11. Loco Motor System : Any Abnormality

12. Genito Urinary System : Any evidence of Hydrocele, Varicocele, etc.

Urine Analysis :

(a) Physical appearance

(b) Sp. Gr.

(c) Albumen

(d) Sugar

(e) Casts

(f) Cells

13. Report of X-ray examination of Chest.

14. Is there anything in the health of the candidate likely to render him unfit for the efficient discharge of his duties in the service for which he is a candidate ?

NOTE :—In case of a female candidate, if it is found that she is pregnant of 12 weeks standing or over she should be declared temporarily unfit, vide regulation 9.

15. For which services has the candidate been examined and found in all respects qualified for the efficient and continuous discharge of his duties and for which of them is he considered unfit.

Date.....

Place.....

President.....

Member.....

APPENDIX III

Conditions of Apprenticeship for Special Class

Apprentices Selected through the Examination

The terms and conditions of Apprenticeship will be as set out in the form of agreement prescribed in the Indian Railway Establishment Manual, brief particulars of which are given below :—

1. A candidate offered appointment as a Special Class Railway Apprentice shall execute an agreement in the pres-

cribed form binding himself and one surety jointly and severally, to refund, in the event of his failing to complete training as a Special Class Railway Apprentice or to accept the service as an officer on probation in the Indian Railway Service of Mechanical Engineers, if offered to him, to the satisfaction of the Government, any moneys paid to him and any other moneys expended by Government on him, the Government being the exclusive judge of the quantum of such expense.

The apprentices will be liable to undergo practical and theoretical training for 4 years in the first instance under an indenture binding them, to serve on the Indian Railways on the completion of their training, if their services are required. The continuance of apprenticeship from year to year will depend on satisfactory reports being received from the authorities under whom the apprentices may be working. If at any time during his apprenticeship, any apprentice does not satisfy the superior authorities, that he is making good progress, he will be liable to be discharged from the apprenticeship.

NOTE.—The Government of India may at their discretion alter or modify the periods and courses of training.

2. The practical and theoretical training referred to above will be given in a railway workshop for four years of their apprenticeship. Special Class Apprentices must pass within this period either Parts 1 and 2 of the council of Engineering Institutions Examination (London) or Section 'A' and 'B' of the Associate Membership of Institution of Engineers (India) Examination. The apprentices will be granted a stipend of Rs. 350 per mensem during the 1st and 2nd years and Rs. 400 per mensem during the 3rd and 4th years. During the apprenticeship, the candidates will be required to undergo both theoretical and practical training. There will be in all six Semester Examinations passing each of which is compulsory. If unsuccessful at any of these examinations they will depending on their performance, be asked to sit for and pass in supplementary examination or reverted to the next lower batch or removed from apprenticeship.

NOTE.—Except as provided for in paragraph 4 below or in cases of discharge or dismissal due to insubordination, intemperance or other misconduct or breach of agreement, a week's notice of discharge from apprenticeship will be given.

3. Before the completion of 4th year of training referred to in paragraph 2 above, the apprentices will be listed in order of merit on the results of the examination held and the reports on the apprentices received during the period of apprenticeship. Successful apprentices will be appointed on probation for 3 years in the Indian Railway Service of Mechanical Engineers.

NOTE.—An apprentice will be considered to have obtained the qualifying standard if he obtains a minimum of 50 per cent marks in the aggregate in all the examinations held during the six Semester Examinations of his training including the marks of the reports of the Principal, Indian Railways Institute of Mechanical and Electrical Engineers, Jamalpur

and of the Deputy Chief Mechanical Engineer, provided that in each of the six Semester Examinations he has obtained a minimum of 45 per cent marks in the aggregate and a minimum of 40 per cent marks in any one subject.

4. Unsuccessful apprentices will be discharged from their apprenticeship, one month's notice of discharge being given along with the intimation that the apprentice has been unsuccessful.

5. After successful completion of 4 years apprenticeship, the apprentices will be appointed as probationers in the Indian Railway Service of Mechanical Engineers subject to the proviso below para 1 in Appendix IV. Particulars as to pay and general conditions of service for officers of Indian Railway Service of Mechanical Engineers have been given in Appendix IV.

APPENDIX IV

Particulars Regarding the Indian Railway Service of

Mechanical Engineers

1. The period of probation will be three years. The appointment and pay as probationers will commence from (a) the date of completion of 4 years of the apprenticeship or (b) the actual date of completion of training whichever is later;

Provided however that those Special Class Apprentices who could not pass Parts I & II of AMIME (London)/Parts A & B of AMIE (India) Examination within 4 years of their apprenticeship will be deemed to have been appointed as probationers only from the date when they pass in full either of these examinations.

NOTE.—(i) The retention in service of probationers and the grant of annual increments are subject to satisfactory reports on their work being received at the end of each year of probation.

(ii) The services of a probationer may be terminated on three months notice on either side.

2. During the 1st and 2nd years of probation they will be sent to one or more of the Indian Railways for undergoing training in accordance with the Syllabus prescribed for the purpose as modified from time to time. The probationers may also be required to attend after working hours, a technical college or special lectures on Engineering subjects. They will be given an oral test at the end of each phase of training during these two years of training and at the end of the 2nd year, they will be given a written test to be conducted jointly by the Chief Mechanical Engineer and the Chief Operating Superintendent of the Railway to which they are posted, on the training received by the probationers during this period. The qualifying marks at this test will be 50 per cent.

3. During the probationary period, they will have to attend a prescribed course of training in the Railway Staff College, Baroda and to qualify in the test held in the College. The test in the College is compulsory and a second chance, in the event of failure, will not be given except in exceptional circumstances and provided the record of the officers is such as to justify such relaxation being made. Failure to pass the test may involve the termination of service, and to any case the officers will not be confirmed till they pass the test, their period of training and/or probation being extended as necessary. Before the end of the second year of probation, they will be required to undergo a departmental examination which will include. Accounting and Estimating, General and Subsidiary Rules, Factory Act, Workmen's Compensation Act, ability to handle labour and general application to work or works on which each officer is engaged while on probation. They will be required to pass the departmental examinations within the second year of the probationary period. Failure to pass the examination may result in termination of service and will, in any case, involve stoppage of increments. In case where the probationary period has to be extended for failing to pass any or all the departmental examination within the stipulated period on their passing the departmental examination and being confirmed after the expiry of extended period of probation the drawal of the first and subsequent increments will be regulated by the Rules and Orders in force from time to time. It must be noted that a second chance to pass any examination will as a rule not be given except under exceptional circumstances and only provided the other record of the candidate during the period of his training is such as to justify such relaxation being made.

NOTE.—The period of training and the period of probation against a working post may be modified at the discretion of Government. If the period of training is extended in any case due to the training not having been completed satisfactorily, the total period of probation will be correspondingly extended.

4. Probationers should have already passed or should pass during the period of probation, an examination in Hindi in the Devanagari script of an approved standard. This examination may be the "PRAVEEN" Hindi Examination which is conducted by the Directorate of Education, Delhi, or one of the equivalent Examinations recognised by the Central Government.

No probationary officer can be confirmed or his pay in the time scale raised to Rs. 780.00 per month unless he fulfils this requirement; and failure to do so will involve liability to termination of service. No exemption can be granted.

5. Any person appointed to the Indian Railway Service of Mechanical Engineers shall, if so required, be liable to serve in any Defence Service or post connected with the Defence of India for a period of not less than four years including the period spent on training, if any;

Provided that such a person

(a) shall not be required to serve as aforesaid after the expiry of ten years from the date of appointment as probationer;

(b) shall not ordinarily be required to serve as aforesaid after attaining the age of forty years.

6. Officers of the Indian Railway Service of Mechanical Engineers—

(a) will be eligible to pensionary benefits, and

(b) shall subscribe to the State Railway Non-Contributory Provident Fund under the Rules of that fund;

as applicable to Railway Servants appointed on the date they join service.

7. Pay will commence from the date of joining service as a probationer. Service for increments will also count from the same date subject to paragraph 3 above. Particulars as to pay are contained in paragraph 10 of this Appendix.

8. Officers recruited under these regulations shall be eligible for leave in accordance with the rules for the time being in force applicable to officers of Indian Railways.

9. Officers will ordinarily be employed throughout their service on the Railway to which they may be posted on first appointment and will have no claim, as a matter of right to transfer to some other Railway but the Government of

India reserve the right to transfer such officers in the exigencies of service, to any other Railway or Project in or out of India. Officers will be liable to serve in the Stores Department of Indian Railways if and when called upon to do so.

10. The following are the rates of pay at present admissible to officers appointed to Indian Railway Service of Mechanical Engineers.

Junior scale: Rs. 700—40—900—EB—40—1,100—50—1,300/-.

Senior scale: Rs. 1,100 (6th year or under)—50—1,600/-.
Junior Administrative Grade: Rs. 1,500—60—1,800—100—2,000/-.

Senior Administrative Grade: (i) 2,250—125/2—2,500,
(ii) Rs. 2,500—125/2—2,750/-.

NOTE 1.—Probationary officers will start on the minimum of the Junior scale and will count their service for increment from the date of joining. They will, however, be required to pass any departmental examination or examinations that may be prescribed before their pay can be raised from Rs. 740.00 p.m. to Rs. 780.00 p.m. in the time scale.

NOTE 2.—Increment from Rs. 740.00 to Rs. 780.00 will be stopped if they fail to pass departmental examinations within the first two years of the training and probationary period. In cases where the training period has to be extended for failure to pass all the departmental examinations within the stipulated period, on their passing the departmental examinations after expiry of the extended period of training their pay from the date following that on which the last examination ends, will be fixed at the stage, in the time scale, which they would have otherwise attained but no arrears of pay would be allowed to them. In such cases the date of future increments will not be affected.

11. The increments will be given for approved service only and in accordance with the rules of the Department.

12. Promotion to the Administrative grades are dependent on the occurrence of vacancies in the sanctioned establishment and are made wholly by selection, mere seniority does not confer any claim for such promotion.

